ALFRED DRAPER

operațiunea „PEȘTE”

cum a fost salvat aurul Europei 1939-1945

editura politică

ALFRED DRAPER

Operațiunea „PEȘTE“

Cum a fost salvat aurul Europei 1939—1945

Traducere din limba franceză de
CRISTINA BOICO

1983
EDITURA POLITICĂ
București

Redactor: SANDA MIHĂESCU-BOROIANU
Coperta: AUREL BULACU

© 1979 ALFRED DRAPER
OPERATION FISH

Ediție originală: ISBN O 304300683
Cassell Ltd., London
și Librairie Plon, 1980, Paris

Rezultat al unor ani de intense cercetări nu numai în foarte multe arhive și lucrări, dar și printre numeroase personalități și persoane implicate în acțiune, cartea ziaristului britanic Alfred Draper *Operațiunea „Pește"*, pe care o punem la dispoziția cititorului, este consacrată operațiunilor propriu-zise, implicațiilor politico-militare generate de evacuarea aurului și valorilor britanice, a depozitelor Băncii Angliei în Canada, precum și acțiunilor similare întreprinse de alte state europene, continuînd și în felul acesta lupta lor împotriva Germaniei hitleriste, pentru redobîndirea independenței și suveranității naționale.

Cartea este o evocare inedită și interesantă a unor operațiuni efectuate în cel mai deplin secret, cu un înalt profesionalism și spirit de sacrificiu, care se înscriu în uriașa bătălie dusă de popoarele statelor din coaliția antihitleristă — bătălie în care trupele sovietice au dat lovituri hotărîtoare mașinii de război naziste —, de alte popoare, printre care și poporul român, de mișcările de Rezistență și partizani, de milioanele și milioanele de luptători antifasciști de pretutindeni pentru salvgardarea cauzei sacre a libertății în cel de al doilea război mondial.

Editura politică

1

MAREA BRITANIE SINGURĂ

Rareori păruse Anglia atît de proaspătă, înverzită şi plăcută ca în acea zi de marţi 18 iulie 1940 ; valul de căldură sufocantă din luna trecută cedase locul unui cer acoperit şi unor repetate averse de ploaie, iar termometrul scăzuse la aproximativ 18°. Schimbare binevenită, căci ea nu numai că însemna o pauză faţă de temperatura aproape insuportabilă din luna precedentă, dar dădea englezilor ocazia să se pasioneze pentru unul din subiectele favorite de conversaţie — starea vremii. Ploaia atît de mult aşteptată binecuvîntase cîmpurile cu o splendidă şi luxuriantă culoare de smarald, Londra nu mai era un cuptor, iar oamenii îşi pierduseră apatia, regăsindu-şi din nou elanul. Dar, în fond, nu prea aveau de ce să se bucure.

Într-adevăr, ţara era pe punctul de a traversa cea mai neagră perioadă din lunga sa istorie atît de agitată. De cealaltă parte a Mînecii se aduna o mare „armada" de ambarcaţiuni şi şalande, destinată să transporte pe strîmta fîşie de mare o armată germană în aparenţă invincibilă, cu scopul de a invada şi a cuceri Anglia. Oricît de prost echipată era Anglia pentru a înfrunta pericolul, în aer domnea un fel de euforie, asemănătoare cu atitudinea de sfidare şi curajul exacerbat pe care-l întîlneşti adeseori la cei ce se află încolţiţi undeva, atunci cînd orice speranţă

pare pierdută. Națiunea acționa ca un condamnat care-și fumează ultima țigară în fața plutonului de execuție.

Printr-un miracol, floarea armatei britanice fusese evacuată de la Dunkerque, după ce abandonase însă pe plajă cea mai mare parte din echipament. Franța capitulase fără glorie, iar Marea Britanie rămînea singură. Totuși englezii păreau optimiști în ceea ce privește viitorul, ca și cum gîndul că finalul războiului nu mai depindea decît de ei i-ar fi reconfortat. Această stare de spirit se exprimă prin vînzarea record a cărților poștale ce conțineau următoarea încurajare : „Nu sîntem interesați de posibilitățile înfrîngerii. Ele nu există". Această frază, preluată dintr-o celebră declarație a reginei Victoria, era etalată deasupra tejghelelor din debitele de tutun și din băcănii și ocupa locul de cinste în dosul barurilor din numeroase cafenele. Citatul complet era încadrat și atîrna pe perete în biroul lui Winston Churchill, în sala Consiliului de Miniștri aflată în subteran, la adăpost de bombardamente, în subsolul Whitehall-ului.

Cu toate acestea, posibilitatea înfrîngerii exista, nimeni nu știa mai bine acest lucru decît însuși Winston Churchill, dar el ținea populația departe de această teamă și, dimpotrivă, o încuraja și o inspira prin înflăcărate discursuri. Cu toate că nu promitea decît suferințe, sînge și lacrimi, nimeni nu se îndoia că englezii vor răspunde celebrului său apel din 4 iunie :

„Ne vom bate pînă la capăt... Ne vom bate pe plaje, ne vom bate pe terenurile de aviație, ne vom bate pe cîmpii și pe străzi, ne vom bate pe coline ; nu vom capitula niciodată...".

Era un limbaj energic, după insipidele discursuri ale precedentului prim-ministru Neville Cham-

berlain. Tunetul și bubuiturile din frazele lui Churchill conțineau un asemenea magnetism, încît puțină lume se întreba cu ce arme aveau să lupte.

În aceeași zi de 18 iulie, la Berlin, Hitler asista la defilarea soldaților săi victorioși, iar pasul lor de gîscă răsuna cu aroganță pe sub poarta Brandenburg. Era convins că în scurtă vreme va fi stăpînul Europei, deoarece ultima etapă a planului său de cucerire totală începuse atunci cînd, cu două zile mai devreme, emisese directiva nr. 16, prin care lansa operațiunea „Leul de mare" :

„Dat fiind că Anglia, în ciuda situației sale militare deznădăjduite, nu s-a arătat pînă acum dornică de a găsi un compromis, am hotărît să încep să pregătesc și, dacă va fi necesar, să întreprind invadarea Angliei.

Această operațiune este dictată de necesitatea de a elimina Marea Britanie ca bază de unde ar putea fi dus războiul împotriva Germaniei și, dacă va fi necesar, insula va fi ocupată".

După această manifestare de resentiment față de atitudinea „lipsită de judecată" a Angliei, Hitler le-a expus amănunțit șefilor de stat-major planurile sale.

În Anglia, evident, nimeni nu era la curent cu noua directivă secretă ; dar aceasta nu schimba nimic ; englezii se blindaseră însă pentru inevitabil și așteptau în orice moment ca armada de nave care transporta trupe să ridice ancora pentru a traversa strîmtul canal ce separă Anglia de continent. Se gîndeau că ar fi o nebunie din partea lui Hitler ; cuceritorii neînvinși pînă acum ar fi aruncați în mare de către o armată prost echipată, susținută de o gardă de voluntari ce

nu poseda ca arme decît puști de vînătoare, săbii sau baionete fixate la capătul unor țevi metalice. Nimeni nu era demoralizat la gîndul că aceste arme primitive erau neputincioase în fața armelor germane moderne și cu un înalt grad de mecanizare. Sentimentul general era că apărătorii nu vor avea mult de furcă, deoarece se prevestea cu optimism că Marina regală va scufunda marea masă a invadatorilor înainte ca aceștia să fi pus piciorul pe plajă. Această idee s-a confirmat atunci cînd Hitler, într-un mod foarte neașteptat, a făcut propuneri de pace. Într-un lung discurs pronunțat în Reichstag, la 19 iulie, el a întins ramura de măslin cu aceste cuvinte suave : „Nu văd pentru ce motiv acest război ar trebui să continue... Herr Churchill ar trebui să mă creadă o dată pentru totdeauna atunci cînd anunț că un mare imperiu va fi distrus, un imperiu căruia n-am avut niciodată intenția să-i aduc prejudicii".

Vocea lui era impregnată de durere cînd reproșa răului de Churchill și colegilor săi că pun Marea Britanie într-o situație atît de periculoasă : „Simt aproape o suferință la gîndul că aș putea fi alesul destinului pentru a da lovitura fatală edificiului pe care acești oameni l-au făcut deja să se clatine..."

Captivat de Hitler, auditoriul a putut, fără îndoială, să-și strige aprobarea în fața acestei oferte mincinoase de a opri vărsarea de sînge, dar, cînd englezii au citit în ziarele lor aceste avansuri de pace, le-au tratat cu un dispreț glacial ; gluma era de prost gust.

Churchill nu a răspuns, lăsînd în grija lordului Halifax, ministrul afacerilor externe, grija de a informa poporul și pe führer : „Nu vom înceta lupta decît atunci cînd libertatea va fi asigurată".

Publicul englez a aplaudat cuvintele lui Halifax dar entuziasmul ar fi fost totuşi ceva mai scăzut dacă publicul ar fi putut înţelege semnificaţia declaraţiei făcute în Camera Comunelor, la 18 iulie, de către ministrul de finanţe, sub forma unui răspuns scris. Această declaraţie a avut atît de puţin răsunet, încît cotidienele populare nici n-au menţionat-o, iar ziarul „Times" a reprodus-o doar la coloana intitulată „Scurte ştiri din oraş".

Cu toate acestea, declaraţia atît de ştearsă a ministrului acoperea una din hotărîrile cele mai grave luate de Churchill în tot timpul războiului: o lovitură de pocher care, dacă ar fi eşuat, ar fi antrenat un dezastru de o asemenea amploare, încît Anglia ar fi fost silită să cerşească pacea. Şi acţiunea a fost condusă într-un secret atît de mare, încît aproape că nu s-a scris nimic negru pe alb şi a fost organizată verbal de către o mînă de oameni. Nu s-a dat nici un comunicat oficial; hotărîri de primă importanţă au fost adeseori mîzgălite pe capete de hîrtie. Dacă s-ar fi produs indiscreţii, acestea ar fi dat o lovitură grea moralului ţării, deoarece ar fi scos la iveală faptul că Churchill şi cabinetul său de război admiteau posibilitatea înfrîngerii.

La sfîrşitul lui mai, cînd Franţa se clătina şi se afla în pragul falimentului, Churchill convocase cabinetul de război în şedinţă secretă, pentru a examina proiectul trimiterii pe mare, în Canada, a enormului stoc de aur adăpostit în subsolurile Băncii Angliei, pe Threadneedle Street. O hotărîre şi mai importantă a fost aceea de a evacua toate valorile străine negociabile, aparţinînd particularilor şi firmelor, de-a lungul unui ocean împînzit cu submarine, pînă la un depozit secret aflat la Montréal. Împreună cu aurul, aceste valori reprezentau aproape întreaga avuţie a An-

gliei, acumulată de generații de negustători aventurieri și întreprinzători ca și de industriași, mari și mici.

Planul respectiv reprezenta ultima șansă de supraviețuire. Dacă germanii ar fi debarcat și dacă aurul și valorile ar fi căzut în mîinile lor, acest bastion al democrației pe care-l reprezenta Anglia ar fi fost nimicit, căci fără aur și valori nu ar mai fi fost posibil să se cumpere dolari. Și fără dolari ar fi fost imposibil să se achiziționeze armele și materialul de război din singura sursă posibilă — Statele Unite, sub regimul de *cash-and-carry* [1].

Incredibila lovitură de pocher a fost dată. Spre finele lui iunie și începutul lui iulie, aurul și valorile au fost încărcate în secret la bordul vechiului cuirasat *Revenge*, a două din cele mai rapide crucișătoare din Marina regală și a trei pachebouri rapide, care le-au transportat în portul Halifax din Noua Scoție. Cînd ministrul de finanțe și-a făcut declarația în fața Camerei Comunelor, totul se afla în securitate, în afara oricărui pericol de a cădea în ghearele lui Hitler. Deși pericolul de a cădea în mîinile dușmanului dispăruse, această declarație circumspectă și deliberat vagă nu indica ceea ce se făcuse în realitate. Operațiunea, strălucit executată, ar fi meritat un omagiu pe măsura lui Churchill, dar care ar fi fost contrar vederilor primului ministru. Într-adevăr, el voia ca această acțiune să rămînă secretă și așa a și rămas încă multă vreme după sfîrșitul războiului. Lăsînd pe ministrul de finanțe să facă o declarație vagă în fața Camerei Comunelor, el a realizat o magistrală manevră politică.

Sir Kingsley Wood era un om destul de neînsemnat și lipsit de darul elocinței ; vocea sa piți-

[1] *Cash-and-carry* — „Plătiți cu bani gheață și ridicați".

găiată nu-i ușura folosirea unor fraze sonore și capabile să captiveze auditoriul. La aceasta se adăuga inconvenientul de a fi fost catalogat ca unul din adepții acordurilor de la München. Cu toate acestea, a preferat să-și expună declarația sub formă de răspuns scris la o întrebare, în felul acesta atrăgînd și mai puțin atenția. Se poate presupune așadar că această metodă a fost aleasă în mod deliberat pentru a informa despre decizia crucială luată de guvern fără acordul și chiar fără încunoștințarea celor care erau în realitate proprietarii valorilor, cu speranța că aceasta va trece neobservată. Ceea ce s-a și întîmplat.

Ziarul „Times", printre ai cărui cititori trebuie să se fi numărat o mare parte din deținătorii valorilor ieșite din țară, a împins această știre în pagina a 8-a, ceea ce dovedește în mod evident că importanța sa le-a scăpat ziariștilor :

„Într-un răspuns scris la întrebarea parlamentarilor, anunțînd ridicarea embargoului pe tranzacțiile în valori americane și canadiene, ministrul de finanțe arată că grosul acestor valori este pe cale de a fi trimis în Canada. Ministrul relevă că un ordin al Consiliului autorizează Tezaurul să dea instrucțiuni privind paza și dispoziția valorilor conservate în această țară. Pentru ca valorile americane și celelalte, negociabile în afara Regatului Unit, să poată continua a fi mobilizate în mod normal este oportun ca ele să fie depuse în America de Nord ; în consecință, grosul valorilor în chestiune este depus în Canada, așteptînd realizarea lor".

Valorile nenegociabile în afara Regatului Unit nu au fost transportate în mare grabă de cealaltă parte a Atlanticului pentru bunul motiv că, dacă insula ar fi fost cucerită, ele nu ar fi putut folosi

naziştilor. Cu totul altfel se punea problema pentru aur şi valorile care puteau fi vîndute pe dolari.

Astfel a fost menţionată pe scurt o hotărîre care putea influenţa întregul mers al războiului. Ziarul „Daily Express", cotidian cu unul din cele mai mari tiraje, al cărui proprietar era lordul Beaverbrook, pe atunci ministru al producţiei aeronautice, a ignorat complet această ştire, cu toate că ziarul era perfect conştient de pericolele groaznice prin care trecea ţara. În ziua aceea, sub titlul senzaţional „Avion doborît", ziarul relata pe larg un atac efectuat de bombardierele engleze asupra vastei flote de nave şi şalande ce se concentrau în porturile din Marea Mînecii.

Răsfoind ziarele vechi din acele zile cruciale, ne dăm seama că se terminase cu certitudinea naivă ce marcase perioada „războiului ciudat" şi că ţara începea să-şi dea seama că o aşteptau timpuri grele. Se zvonea că Churchill le dăduse miniştrilor instrucţiuni să stea nopţile în ministere. Memorandumul confidenţial prin care indica cu fermitate că nu va tolera nici un defetism nu a fost dat publicităţii: „Primul ministru consideră că toţi servitorii maiestăţii sale care ocupă un post înalt vor da exemplu de fermitate şi hotărîre. Ei trebuie să vegheze la reprimarea oricărei exprimări a unor păreri false sau greşit interpretate atît în jurul lor cît şi venind din partea subalternilor". El cerea ca orice persoană care ar fi răspîndit defetismul sau descurajarea să fie concediată.

Este adevărat că Dunkerque a însemnat o evacuare reuşită şi forţele engleze au putut să ducă o luptă de ariergardă tenace şi eroică, dar nu se poate spune că a fost o victorie. Totuşi, nimeni nu voia să riste o concediere, punînd la îndoială declaraţiile lui Churchill. Şi avertismentul său

dur era suficient pentru ca mîna de persoane la curent cu evacuarea secretă în Canada a aurului și a valorilor națiunii să nu permită să circule nici cel mai mic zvon în legătură cu faptul că guvernul trecuse prin momente de panică. Posibilitatea unei înfrîngeri era poate reală, dar vai de cel care-și exprima în public îndoielile sale intime ; aceste îndoieli nici nu trebuiau să existe. Evident, în afara oamenilor care luaseră hotărîrea crucială de a goli vistieria națiunii și de a-i trimite conținutul într-un loc sigur.

Nu numai oamenii de la putere trebuiau să-și țină gura — ci *orice persoană* care s-ar fi făcut vinovată de aluzii defetiste risca pedepse grele. Un bărbat care fusese surprins într-o cafenea spunînd soldaților canadieni : „Nu luptați pentru Anglia. Churchill este un... Tot guvernul e putred pînă-n măduva oaselor", a fost chemat în fața unui tribunal și condamnat la trei luni închisoare. Un altul, care aprobase „deschiderea" spre pace a lui Hitler, a suferit o condamnare și mai grea : douăsprezece luni de închisoare.

Într-o țară cu o atmosferă atît de războinică și patriotică era firesc să izbucnească controverse pe problemele cele mai neînsemnate. Iată, de pildă, una încîntătoare, pe care este amuzant s-o citățm cu aproximativ patruzeci de ani mai tîrziu. Deasupra coastei sudice aveau loc aproape zilnic lupte aeriene între avioane de vînătoare. Radiodifuziunea britanică (BBC) a dat o relatare a uneia dintre lupte făcută de un martor ocular, în timp ce văzduhul era brăzdat de dîre de vapori lăsați de avioanele Spitfire și Hurricane ce luptau împotriva avioanelor Luftwaffei. Această emisiune a devenit o problemă de stat în tribuna cititorilor ziarului „Times", mulți dintre aceștia acuzînd BBC-ul de a fi comis o grosolană eroare de raționament. Cititorii considerau foarte șocant ca o asemenea

întîlnire să fie tratată ca o finală dintr-o întrecere sportivă. În acelaşi timp guvernul îşi dădea seama că, chiar în timp de război, viaţa trebuia să păstreze o oarecare asemănare cu viaţa normală. Tocmai de aceea teatrele şi cinematografele făceau afaceri excelente. Şi totuşi existenţa războiului nu putea fi uitată multă vreme. Cunoscutul critic dramatic Paul Holt scria în „Daily Express" :

„Nu există o singură fiinţă în această ţară care să nu se oprească cel puţin o clipă în cursul zilei pentru a-şi pune întrebări despre război şi a se întreba ce va face America".

Era o neliniştе sinceră, căci mulţi se temeau că Statele Unite preferă să vadă Marea Britanie scufundîndu-se mai curînd decît să fie antrenate într-un război care nu privea Lumea Nouă.

Din fericire pentru Anglia, Roosevelt susţinea că viitorul lumii libere depindea de capacitatea de rezistenţă a Marii Britanii, şi răspunsul său la întrebarea ce frămîntase criticul dramatic a fost stabilirea regimului de *cash-and-carry*. Statele Unite se angajau să furnizeze toate armele şi materiile prime necesare pentru continuarea războiului, cu condiţia de a fi plătite în dolari. Şi Churchill a făcut în aşa fel încît acest deziderat să se poată realiza, trimiţînd pe ascuns în Canada avuţia ţării.

În afară de Churchill, de colaboratorii săi apropiaţi, de cîţiva specialişti în finanţe de la Banca Angliei şi de la Tezaur şi de marinarii cîtorva nave, nimeni nu a ştiut că, în timpul unor zile de aşteptări pline de anxietate, supravieţuirea naţiunii a depins de sosirea în portul Halifax a circa jumătate de duzină de nave.

Primul ministru s-a făcut vinovat de duplicitate, dar tăcerea sa era scuzabilă. Efectul asupra

moralului țării ar fi fost catastrofal dacă ar fi dezvăluit că discursurile sale nobile și emoționante, cerînd poporului să se bată într-o situație de inferioritate nespus de mare, nu însemnau aproape nimic în cazul în care aurul și valorile ar fi fost pierdute. Ce deziluzie ar fi fost dacă s-ar fi spus că soarta luptelor nu depindea de fapte de arme vitejești, ci de un simplu metal galben extras din pămînt, sau că posibilitatea de a se apăra pe plaje sau pe străzi ținea de vînzarea unor acțiuni și valori în îndepărtata Canadă.

Populația știa totuși că banii aveau rolul lor. Muncitorii cedau cîțiva șilingi din salariul săptămînal pentru a participa la cumpărarea unui avion de vînătoare. O gospodină din insula Wight sugera ca femeile să ajute la efortul de război cedîndu-și verighetele ; ea vedea în aceasta un gest simbolic și scria în „Times" :

„Să-i batem pe dușmani învățînd din lecțiile pe care ni le dau. Au fost războaie în care femeile au cedat verighetele lor de aur, primind în schimb inele dintr-un metal ordinar. Pentru ele, aceasta nu a constituit o pierdere ; valoarea sentimentală a inelului a fost mai mare decît înainte, căci de el se lega acum și un simț al onoarei".

Sugestia d-nei Parr poate fi socotită o glumă bună ; dar, de fapt, această doamnă sublinia cu multă înțelepciune importantul rol pe care avea să-l joace aurul. Într-un mod destul de naiv, ea expunea de fapt ceea ce experții financiari ai Angliei înțeleseseră cu mult înainte de prima lovitură de tun.

Încă de la începutul ostilităților, în vederea cumpărării de arme, Marea Britanie efectuase în secret transferuri de aur spre Canada, regulate,

dar slabe. Hotărîrea capitală a lui Churchill, de a goli printr-o singură operație îndrăzneață seifurile națiunii, nu a fost luată decît atunci cînd nemții băteau la ușă. Nu era momentul unor lungi deliberări. A aștepta ca bocănitul cizmelor pe drumurile de țară să devină o realitate ar fi însemnat o catastrofă. Nu numai că aurul trebuia pus în afara oricărei posibilități de a cădea în mîna dușmanului, dar, în același timp, trebuia să existe de cealaltă parte a oceanului și resurse masive în dolari, disponibile imediat.

Totuși, dacă Atlanticul reprezenta artera vitală a țării, el era și mormîntul a milioane de tone de nave cu prețioase încărcături. Haitele de submarine și vasele corsar de la suprafață își luau un teribil tribut din convoaiele care se duceau și se întorceau de la Halifax. Fie că era vorba de un dar al ghicitului, fie că era vorba de intuiție sau avertisment, navele dușmane păreau capabile să prevadă ruta convoaielor și se postau la pîndă cu torpile și tunuri încărcate. De aceea este incredibil, cvasimiraculos, din punct de vedere britanic, că marina germană a pierdut acest *rendezvous* cu cel mai important convoi din tot timpul războiului.

Cum au reușit aceste nave transportînd lingouri de aur să scape de submarine? Aceasta rămîne una din faptele cele mai misterioase din acea epocă. Cu toate că Marea Britanie era mai mult sau mai puțin izolată, ar fi excesiv să afirmăm că trădătorii și spionii coloanei a cincea nu existau; este, de asemenea, de necrezut ca dușmanul să nu fi avut niciodată vreo informație. Și mai remarcabil este că în Canada sau în America n-a transpirat nici o știre. Ar fi fost ușor, căci Statele Unite erau încă neutre și menținеau relații diplomatice cu Germania, iar în Canada mișunau agenții dușmani.

Cu tot fantasticul succes al lui Churchill, în curînd s-a vădit că Anglia era într-o situaţie financiară alarmantă şi primul ministru mărturisea preşedintelui Roosevelt într-un mesaj secret : „Vom continua să plătim în dolari atîta vreme cît va fi posibil ; dar aş dori să fiu foarte sigur că, atunci cînd nu vom mai putea, ne veţi livra oricum marfa".

Niciodată înainte, şi nici după aceea, Regatul Unit nu a avut un prieten şi un susţinător atît de ferm ca Roosevelt, căci atunci cînd banii au secat, el a înlocuit regimul de *cash-and-carry* prin legea de împrumut-închiriere. A fost un gest măreţ care, la un moment dat, ameninţa să divizeze poporul american, căci o mare parte a acestuia nu înţelegea că destinul Statelor Unite era inextricabil legat de cel al Marii Britanii. Este adevărat că Anglia a trebuit să mai plătească în dolari toate comenzile făcute înainte de legea de împrumut-închiriere, dar după aceea n-a mai trebuit să se preocupe să găsească dolari. Roosevelt şi-a respectat cuvîntul ; promisese să elimine cu desăvîrşire dolarii, ceea ce a şi făcut. Ar fi făcut-o cu mult mai devreme dacă nu ar fi existat intransigenţa izolaţioniştilor şi nerozia unei puternice clici care credea că cuceririle lui Hitler aveau să se încheie prin cucerirea Marii Britanii. Lucrurile nu s-au petrecut aşa ; şi în timp ce legea de împrumut-închiriere era în curs de elaborare, Japonia a lansat atacul perfid asupra flotei americane la Pearl Harbour. Dar în acel moment Marea Britanie era pe de-a-ntregul angajată pe drumul greu al falimentului.

Vastele sale rezerve de aur se topiseră, ca şi o importantă parte din valori. De fapt, momentul acesta a însemnat începutul declinului Marii Britanii ca una din cele mai bogate şi mai puternice naţiuni ale lumii. După cum aminteşte în *Me-*

morile sale Harold Macmillan, dacă Marea Britanie trebuie să fie foarte recunoscătoare americanilor pentru legea de împrumut-închiriere, pe care, alături de Churchill, o califică drept „cel mai generos act din istoria națiunilor", această lege a venit prea tîrziu spre a salva țara de la insolvabilitate. El comentează cu tristețe :

„În cele din urmă am obținut ceea ce am vrut, iar unele furnituri, ca, de exemplu, tancurile Sherman, aveau o valoare inestimabilă. Dar, dacă facem bilanțul, am plătit un preț ridicat pentru a salva lumea de tirania nazistă. Dolarii noștri s-au epuizat, și în momentul de față am încetat să fim o țară exportatoare. Am sacrificat viitorul nostru pentru cel al civilizației".

Aceste cuvinte sînt pline de amărăciune, și Macmillan nu este singurul care împărtășește această părere. A fi cîștigat războiul pentru a pierde pacea a fost o pilulă amară pentru numeroși britanici. Este lesne de înțeles că în sufletul multor locuitori ai acestei insule prea populate se mai menține amărăciunea. Marea Britanie trece dintr-o criză economică în alta ; vechiul și puternicul ei imperiu nu mai există, practic vorbind, și ea trebuie să-și găsească un loc convenabil în lumea modernă. Germania, care, prin visul ei de dominație mondială, a provocat declinul financiar al Angliei, este acum în măsură să-i dea ajutor economic. În timp ce Japonia, renăscînd ca pasărea Pheonix, a devenit cea mai prosperă națiune comerciantă din întreaga lume.

2

O PACE DE SCURTĂ DURATĂ

Vineri 30 septembrie 1938, la ora ceaiului, o imensă mulțime năvălise pe aeroportul de la Heston și scruta cu neliniște văzduhul, căutînd să zărească avionul cu care se reîntorcea Neville Chamberlain, primul ministru al Marii Britanii. Acesta efectuase un demers fără precedent ducîndu-se personal să-l vadă pe Adolf Hitler la München spre a încerca cu disperare să evite războiul. Reușise, întrecînd și cele mai frumoase speranțe.

În aer au răsunat aclamații zgomotoase cînd Chamberlain, înalt și aproape cadaveric, calificat de către cei care-l criticau drept „o periuță de dinți într-un guler tare", a coborît din avion fluturînd un document și promițînd „pacea pentru epoca noastră".

Este în afară de orice îndoială că a fost un moment de profundă ușurare în țară, cu toate că această ușurare era însoțită de un oarecare sentiment de culpabilitate din cauza sacrificării Cehoslovaciei pe altarul concilierii. Dacă britanicii ar fi putut să prevadă rezultatul politicii de pace-cu-orice-preț a lui Chamberlain, n-ar fi fost atît de fericiți. Poate că ar fi preferat să meargă la război cu capul sus, decît cu un pas atît de șovăitor. Oricum ar fi, răgușeau aclamîndu-l pe Chamberlain.

Chiar cei care nu erau de acord cu Chamberlain, şi aminteau necontenit proiectele lui Hitler de dominaţie a lumii, împărtăşeau totuşi sentimentul general de uşurare. Ei vedeau în aceste acorduri un răgaz care oferea ţării timp să răsufle şi posibilitatea să pregătească pentru inevitabilul conflict forţele sale armate, lamentabil de neglijate.

Istoria tinde să-l descrie pe Chamberlain ca pe un şarlatan care şi-a înşelat ţara ; adevărul este însă că majoritatea era solidară cu el. În spiritul multor oameni era încă prea recent inutilul sacrificiu al celor mai buni tineri ai naţiunii, într-un război care ar fi trebuit să fie ultimul. Marea Britanie rămăsese în continuare o societate oligarhică în care sărăcia extremă se învecina cu averi colosale. Şi masele muncitoare nu apreciau deloc ideea unei vărsări de sînge destinate să păstreze acest statu-quo. Aşadar, cu toate că Chamberlain (fiul lui Joseph Chamberlain, politicianul spilcuit, cu monoclu, şi imens de bogatul fabricant de elice din Birmingham) era un dinozaur politic, el dăduse poporului ceea ce acesta dorea, pacea.

Cu spiritul său mărginit, nu se îndoia absolut deloc de cuvîntul lui Hitler. Pacea fusese asigurată, şi nu mai exista motiv de îngrijorare în privinţa reînarmării. În cabinetul său nu se afla nici o persoană care să se fi aventurat să-i spună că fusese înşelat de Hitler. Se înconjurase de oameni foarte bogaţi, deţinători ai unui rang social şi a numeroase privilegii, pentru care războiul însemna un dezastru economic. Colaboratorii săi cei mai apropiaţi, lordul Halifax, Sir Samuel Hoare şi Sir John Simon, erau în acelaşi timp şi linguşitorii săi.

Cu gulerul său tare cu colţurile îndoite, cu umbrela strînsă, cu pălăria sa de fetru negru şi

pantalonii dungați. Chamberlain avea un aer patern, reconfortant. Aspectul său era timid și modest; dar nu era decît o fațadă înșelătoare, căci înăuntrul său era tot atît de dur ca și otelul pe care familia își construise întreaga bogăție. Nu numai că era insensibil la critici, ci le ignora. Nu primea niciodată un sfat; hotărîrile sale trebuiau executate fără nici o discuție.

Rezultatul a fost că, după München, în cabinetul său s-a instalat o îngrozitoare apatie. Administrația a fost ruptă de realitate prin faptul că, pentru Chamberlain, Adolf Hitler însemna un om integru, cu toate că, din timp în timp, se făcea cîte o concesie tuturor acelor sceptici care se temeau că holocaustul nu este departe și că Marea Britanie nu este deloc pregătită pentru asta. Pentru a-i calma, se foloseau cuvinte, și nu acțiuni. Se spunea că, pe lîngă dorința de pace a führerului, puterea Marii Britanii era atît de mare, încît nimeni nu ar îndrăzni să o atace.

Această reconfortantă asigurare le era dată milioanelor de cititori ai ziarului „Daily Express" la 12 iunie 1939, cu aproximativ două luni înaintea declarării războiului. Sub un titlu mare din pagina întîi, Sefton Delmar, redactorul șef, declara următoarele:

„Nu va fi război! Am cele mai bune motive să afirm acest lucru, căci am avut de curînd o întrevedere îndelungată cu Sir Kingsley Wood, ministrul aviației.

El mi-a vorbit despre uimitoarele progrese făcute în toate sectoarele programului nostru de reînarmare aeriană: mi-a arătat cum fiecare zi multiplică puterea noastră de luptă și crește efortul nostru industrial.

Din informațiile pe care mi le-a dat reiese că, în momentul de față, orice atac asupra

Marii Britanii nu ar fi favorabil pentru agresor".

Sir Kingsley dădea asigurări că Anglia poseda avionul de vînătoare cel mai rapid şi cel mai bine înarmat din lume. Aşa sunau cuvintele convingătoare ale acestui avocat gen Pickwick care-l susţinea orbeşte pe Chamberlain.

Un tablou mai realist al stării de pregătire a ţării a fost făcut de Winston Churchill la 1 ianuarie 1940. Revenit la postul său din primul război mondial, cel de prim-Lord al Amiralităţii, el îşi exprima neliniştea văzînd că armata era „debilă", în timp ce „forţa noastră aeriană este înfiorător de inferioară celei germane".

Faptul de a fi neglijat forţele de luptă era cu atît mai greu de înţeles cu cît, încă de la începutul lui 1939, s-au stabilit în secret anumite planuri pentru a trimite în Canada aurul, în scopul de a cumpăra de la Statele Unite echipamente de război vitale. Cel puţin pentru un oarecare număr de persoane, pacea negociată de Chamberlain cu Hitler era destul de fragilă. La 29 martie 1939 Sir Frederick Phillips, înalt funcţionar la Tezaur, scria o scrisoare confidenţială către Sir Archibald Carter, secretar permanent al Amiralităţii, pentru a-i sugera ca navele care-l vor escorta pe regele George al VI-lea să fie utilizate pentru această operaţiune clandestină. Vizita regelui şi a reginei Elisabeta, prevăzută pentru mai-iunie, fusese hotărîtă încă în 1937, cînd s-a constatat că sosise timpul să se strîngă legăturile cu Canada, legături ce fuseseră puţin slăbite. După venirea sa pe tron, relativ recentă, nu era prima dată cînd monarhul era chemat să joace un rol de diplomat: cu un an înainte, el făcuse o vizită oficială la Paris în scopul de a

astupa breşele vizibile din înţelegerea franco-engleză. Operaţiunea avusese un succes deplin.

Acum se părea că sosise momentul pentru o călătorie analoagă în Canada, unde apăruseră semne neliniştitoare de rupere a relaţiilor cu patria-mamă ; se crease un sentiment de îndoială în ce priveşte poziţia Canadei, şi anume dacă ea avea să vină fără ezitare în ajutorul Marii Britanii, aşa cum făcuse în primul război mondial. În calitatea sa de şef al Imperiului şi al Commonwealthului, regele era persoana indicată pentru această misiune de reapropiere. Se credea că această călătorie ar ajuta de asemenea la îmbunătăţirea relaţiilor anglo-americane, deoarece perechea regală primise de la preşedintele Roosevelt invitaţia de a veni la Washington şi la New York. Cu această ocazie, regele ar putea atrage atenţia preşedintelui asupra pericolului izolaţionismului şi neutralităţii.

Călătoria a însemnat un succes deplin care s-a răsfrînt puternic în presă. Dar s-a trecut sub tăcere faptul că două din crucişătoarele de escortă transportaseră o importantă cantitate de aur. Acest lucru ar fi fost alarmant. Printr-o ironie a lucrurilor, în momentul în care navele maiestăţii sale erau folosite pentru evacuarea metalului preţios, mai multe ţări din Europa, neliniştite de deteriorarea climatului politic, luau dispoziţii pentru a transfera aurul lor la Banca Angliei. Războiul aurului începuse înainte de bubuitul tunului.

La 6 mai 1939, un contratorpilor iugoslav a pătruns discret în Portsmouth pentru ceea ce a fost numit, în termeni vagi, „o vizită neoficială de două sau trei zile". Astfel încît nimeni din arsenal nu a dat prea mare atenţie precauţiilor excepţional de severe ce se luaseră pentru o vizită de prietenie şi nimeni nu s-a întrebat ce făceau

de-a lungul cheului nouă camioane păzite straşnic, sau ce conţineau lăzile prevăzute cu chingi de metal care erau încărcate în vehicule. Guvernul iugoslav, conştient de rolul important pe care aurul trebuia să-l aibă într-un război, lua această măsură înţeleaptă pentru ca Hitler să nu-l poată acapara.

Acest gen de teamă nu-i preocupa pe şefii Tezaurului sau ai Băncii Angliei, care avuseseră ideea îndrăzneaţă de a se folosi de călătoria regelui ca de un paravan pentru a transfera metalul galben în valoare de 30 000 000 de lire.

La 12 aprilie George Bolton, înalt funcţionar al Băncii Angliei, şi-a dat acordul pentru ca trei nave — crucişătorul de luptă *Repulse* şi crucişătoarele *Southampton* şi *Glasgow* — să transporte fiecare o treime din preţioasa încărcătură. Greutăţile erau calculate cu o grijă meticuloasă, deoarece o eroare de cîteva livre reprezenta o avere. Totul a fost organizat în amănunt pentru transportul metalului din inima Londrei pînă la arsenalul de la Portsmouth.

Bolton calcula că 50 de tone[1] de aur în lingouri reprezentau 3 550 de lingouri de 34 × 23 × 18 cm. Lingourile trebuiau să fie plasate în 890 de lăzi fabricate special, cu un volum total de 12,5 m^3. Era necesară o atenţie deosebită pentru ca această greutate concentrată să nu provoace o oboseală considerabilă a punţilor navelor transportoare.

S-a convenit ca aurul să fie transportat la Portsmouth pe şosea, ceea ce era considerat ca fiind mai sigur şi mai discret decît pe Calea Ferată de Sud. Pentru aceleaşi motive s-a hotărît că nu se va face un singur convoi de vehicule, ci trei; acestea trebuiau să părăsească

[1] Este vorba de tone engleze, de 1 016 kg. — *Nota trad.*

Londra în zilele de 2, 3 și 4 mai 1939 și plecările trebuiau să fie eșalonate între orele 8 și 10 pentru ca să nu sosească toate camioanele la cheu în același timp. În mintea lui Bolton, lucrul esențial era prudența, și nu viteza, și de aceea prevăzuse șase ore pentru traseul relativ scurt de la Threadneedle Street din Londra la Portsmouth.

Au fost date instrucțiuni pentru ca fiecare convoi să fie însoțit de doi inspectori de la calea ferată, de cinci polițiști în civil și de cinci membri ai Băncii Angliei, unul din ei avînd sarcina de a obține chitanțele oficiale de la comandanții navelor. Conducerea operațiunii a fost încredințată lui A. V. May din serviciul metale prețioase al băncii.

În ultimul moment, și la cererea regelui, planurile au trebuit să fie total modificate. Temîndu-se pentru securitatea regelui, Amiralitatea hotărîse să prevadă o escortă foarte puternică, fiind informată că cuirasatul de buzunar german *Deutschland* era în croazieră în largul coastelor Spaniei, gata să înceapă operațiunile în caz de război. Dar regelui îi displăcea ideea de a lipsi flota de un crucișător de bătălie ; a făcut propunerea ca *Repulse* să însoțească suita regală pînă în mijlocul Atlanticului și apoi să facă calea întoarsă. Aceasta însemna că cele două crucișătoare trebuiau să îmbarce toată marfa.

Camioanele au părăsit Banca Angliei fără a atrage atenția miilor de persoane care circulau în City. Drumurile erau înguste și incomode ; fiecare vehicul ar fi constituit un chilipir pentru o bandă de hoți de drumul mare, deoarece paza care însoțea convoiul nu ar fi putut opune multă rezistență unei bande bine organizate, în cazul în care s-ar fi produs indiscreții referitor la acest transport. Dar totul s-a petrecut fără incidente

și aurul a fost transportat și încărcat la bord fără să fi apărut nici cea mai mică mențiune în ziare.

Comandorul F. W. H. Jeans, comandantul lui HMS *Southampton*, a semnat o chitanță pentru 1 207 lăzi, „numărate una cîte una". Comandorul C. G. Coltart de pe *Glasgow* a eliberat o chitanță pentru 1 000 de lăzi.

Aproape cu un an mai tîrziu, HMS *Glasgow* lua parte la o altă operațiune de evacuare a aurului, dar în condiții mult mai dramatice. Și în acest caz era implicat un monarh ; de data aceasta era însă un rege străin care fugea de cotropitorii naziști.

În zorii zilei de 1 septembrie 1939, fără nici un avertisment și fără a fi fost provocați, germanii au atacat Polonia, trecînd astfel la înfăptuirea planurilor puse la punct încă cu cinci luni mai înainte. La 3 septembrie, primul ministru tras pe sfoară de Hitler s-a așezat în fața unui microfon al BBC-ului și a anunțat cu o voce sepulcrală poporul englez că a intrat în război. După cîteva ore, cu regret, Franța făcea același lucru.

Situația era tragică, deoarece nici Anglia, nici Franța nu erau în măsură de a ajuta Polonia în mod eficient. Cu toate garanțiile franco-engleze, aceasta a fost zdrobită și a capitulat în mai puțin de patru săptămîni. Pentru apărarea ei, aliații n-au tras nici un foc de pușcă.

Pentru Marea Britanie și pentru Franța, acesta a fost începutul „războiului ciudat". Corpul expediționar britanic a traversat Marea Mînecii cîntînd ultimul cîntec patriotic la modă : „Vom merge să atîrnăm rufele pe linia Siegfried — Dacă linia Siegfried mai este acolo !"

În Franța, ostașul englez și cel francez și-au ocupat pozițiile într-o atmosferă care amintea

mai curînd de manevrele din timp de pace şi au aşteptat pur şi simplu ca Hitler să fie destul de nebun pentru a-şi arunca armatele împotriva invincibilei linii Maginot.

În Anglia, guvernul, aflat în continuare sub influenţa predominantă a lui Chamberlain, manifesta aceeaşi apatie. Linguşitorii din epoca Münchenului deţineau încă posturile-cheie. Singurul semn încurajator consta în faptul că Winston Churchill era din nou prezent în viaţa politică : fusese numit prim-Lord al Amiralităţii şi el ocupa deja un loc în cabinetul de război. La reîntoarcerea sa, Marina regală s-a simţit fericită. Mesajul „Winston s-a întors" a fost primit cu aclamaţii în careurile ofiţeri'or, în cazărmile echipajelor. Dar, în afară de bătăiosul Churchill, Chamberlain prefera să se înconjoare cu figuranţi total lipsiţi de simţul urgenţei.

Unul din motivele acestei incredibile încetiniri industriale şi economice era frica de bombardamente. Această teamă jucase un rol atît de mare în politica de liniştire a lui Chamberlain, şi ea era în foarte mare măsură responsabilă pentru letargia generală. Se presupunea că o mare parte a populaţiei ar fi ucisă, rănită sau înnebunită şi că de aici ar rezulta un pericol serios pentru moralul şi disciplina forţelor armate.

Înainte de război, Comitetul de apărare a Imperiului estimase că numărul victimelor civile în cursul primelor două luni ar ajunge la 1 800 000, dintre care o treime ar deceda. Ministrul sănătăţii calculase că ar fi necesare 2 800 000 de paturi de spital, iar ministrul de interne considera că lunar ar fi necesare 2 000 000 de m^2 de lemn uscat pentru confecţionarea de coşciuge.

Obsedat şi copleşit de profeţii atît de pesimiste, Chamberlain nu conducea războiul cu vi-

goare sau hotărîre. Pentru el, ostilităţile în care tunurile nu trăgeau erau infinit preferabile acelora care ar fi adus asupra capitalei valuri de bombardiere care să-şi arunce încărcăturile ucigătoare şi să oprească în loc inima unei naţiuni demoralizate. Trebuia evitat un război de uzură; tocmai de aceea ministrul aviaţiei, Sir Kingsley Wood, rezista cu încăpăţînare presiunilor ce se făceau asupra lui pentru ca Royal Air Force să bombardeze uzinele de muniţii de la Essen sau centrul industrial din Ruhr sau să incendieze stocurile de lemn din Pădurea Neagră. Asemenea obiective erau considerate ca „proprietate particulară" şi Wood hotărî că numai obiectivele strict militare puteau să servească în mod legitim drept ţintă pentru bombele aruncate de R.A.F.

În aceste condiţii se înţelege că poporul american s-a dezinteresat de războiul ciudat, acţionînd ca şi cum acesta nu ar fi existat. Prea puţin dornic de a se găsi din nou implicat într-un conflict european, această inactivitate îi liniştea conştiinţa. Americanii mai salvaseră odată Europa şi fuseseră porecliţi unchiul Shylock pentru că avuseseră îndrăzneala să ceară plata datoriilor de război; acum nu mai erau dispuşi să se lase antrenaţi. Erau foarte satisfăcuţi de calmul ce domnea pe frontul occidental şi continuau să lucreze şi să se distreze ca mai înainte.

În plus, nu lipseau nici voci izolaţioniste care spuneau că America nu avea nimic comun cu certurile europenilor, în timp ce Joseph Kennedy, ambasadorul Statelor Unite la Londra, vărsa venin în urechea preşedintelui, afirmînd că, în ce priveşte Marea Britanie, ea reprezenta o cauză pierdută. Ataşatul naval american la Londra, Alan G. Kirk, telegrafia la Washington :

„Sîntem obligaţi să ne întrebăm dacă, în Marea Britanie ca şi în Franţa, conducerea războiului se află în mîinile unor oameni viguroşi şi hotărîţi. În afară de aceasta, în interiorul Angliei există un sentiment de dezgust şi un curent de apatie faţă de acest război".

Lupte adevărate nu se dădeau decît pe mare şi, într-o măsură ceva mai mică, în aer. Iar operaţiunile întreprinse în aceste două elemente aduceau prea puţină consolare. Acţiunea forţelor aeriene era limitată din punctul de vedere al obiectivelor, iar marina engleză suferise lovituri grele. Dar, oricît de serioase ar fi fost, ele nu reprezentau nimic în comparaţie cu pierderile din Atlantic. În cursul primelor două luni de război fuseseră scufundate patruzeci şi două de nave totalizînd 242 867 de tone. În forul său interior, fiecare îşi dădea seama că acel calm care domnea pe Marea Mînecii nu putea fi decît calmul ce precede furtuna. Dat fiind că Chamberlain şi predecesorii săi acţionaseră cu atîta încetineală în ce priveşte reînarmarea, devenea imperios necesar să se cumpere arme şi material de război din Statele Unite. Franţa, care suferise la rîndul ei de un exces de pacifism, se afla în aceeaşi situaţie.

În momentul începerii războiului, în Statele Unite acţiona legea neutralităţii care punea embargo pe orice expediere de arme oricăruia dintre beligeranţi. Dar Roosevelt abrogase această lege care era înlocuită prin *cash-and-carry*.

În regimul de *cash-and-carry*, marfa era cumpărată şi transportată în nave proprii. În ce priveşte Anglia, principala piedică era lipsa de dolari, obstacol ce nu putea fi învins decît expediind aurul în Canada.

Cu toate că necesitatea de a avea aur în America a fost recunoscută încă din epoca vizitei regelui, se făcuse prea puțin în acest sens din acel moment. La 26 septembrie 1939, Sir John Simon, ministru de finanțe, a cărui obsesie era starea lamentabilă a rezervelor britanice în dolari, îi scria lui Churchill, prim-Lord al Amiralității, insistînd asupra nevoii urgente de a transfera aurul în America.

„Dragul meu Winston,

Este esențial pentru noi să expediem cît mai curînd posibil din Africa de Sud în America de Nord, via Anglia, aurul acumulat de la începutul ostilităților, în valoare de 40 000 000 de lire. Nu din lipsă de previziune a slăbit atît de mult stocul fizic de aur pe care l-am avut în America ; aveam mult aur la Ottawa, dar, după cum știți, în ultimele luni cererea a fost considerabilă".

Ministrul arată în continuare că nu era posibil să se estimeze nevoile exacte ; dar, în afară de aurul sudafrican, era necesar să se mai expedieze 200 000 000 de lire de aur în cursul viitoarelor douăsprezece luni.

„Avem nevoie de o cantitate mare de aur în America de Nord pentru a cumpăra materii prime și armament, declara el. Este neplăcut că trebuie să transportăm din Africa de Sud o parte din acest aur ; dar Doamne ferește să se instaureze un sistem de vînzări directe de aur în Statele Unite prin Africa de Sud. Am risca să pierdem avantajele actuale, cînd ținem în mînă aurul Africii de Sud".

Avantajele erau, într-adevăr, importante, dar nu aceasta era principala problemă, iar chițibușeriile lui Simon aduceau o notă sîcîitoare. Pro-

blema cea mai urgentă era de a expedia aurul în Canada.

Foarte strîmtorat în ce privește navele de război, Churchill sugera să fie folosite vase comerciale rapide. Această indicație evoca pentru fiecare spectrul vasului *Laurentic*, scufundat în primul război mondial în timp ce transporta aur. S-a avut în vedere de asemenea posibilitatea folosirii unor nave aparținînd țărilor neutre ; dar aceasta comporta marele risc ca aurul să fie confiscat ca „pradă de război". În momentul în care se punea problema trimiterii aurului pe nave comerciale armate, a apărut un pericol neașteptat sub forma unui vas pirat german care patrula la suprafață pe Oceanul Indian.

În cele din urmă s-a aprobat ca, pentru a face față obligațiilor de *cash-and-carry*, Marea Britanie să expedieze metalul prețios direct din Regatul Unit și pe nave de război rapide.

În timp ce Churchill și Amiralitatea se străduiau să găsească unitățile disponibile din Royal Navy, în aer, pe mare sau pe uscat nu fusese înfăptuit încă nimic pentru a atenua temerile cu privire la capacitatea Angliei și a Franței de a supraviețui. Îndoiala era întreținută minuțios de Kennedy ; acesta nu manifesta nici o rezervă în aprecierile sale, care au fost cunoscute curînd de guvernul englez. Lordul Halifax îi scria lordului Lothian, ambasadorul britanic la Washington, pentru a-l preveni asupra declarațiilor lui Kennedy :

„Din diferite surse oficioase, atenția noastră a fost atrasă de faptul că Kennedy, în convorbirile cu numeroase persoane, adoptă în particular o atitudine foarte defetistă. După informațiile noastre, în timpul acestor convorbiri, el exprimă curent punctul de vedere că Ma-

rea Britanie se îndreaptă sigur spre o înfrîngere, îndeosebi din cauza slăbiciunii sale financiare".

Aşa se face că lordul Halifax s-a întîlnit cu o profundă neîncredere cu Kennedy la 4 octombrie 1939; acesta din urmă indicase că i-ar fi util să cunoască efectul pe care l-ar putea avea asupra Statelor Unite o înfrîngere franco-engleză, afirmînd într-un mod cu totul dezarmant că preşedintele său trebuia să fie informat despre acest lucru.

Chiar dacă Halifax bănuia că este vorba despre un plan machiavelic, el s-a făcut că nu observă şi a acceptat propunerea. A încredinţat această muncă unui înalt funcţionar de la Tezaur, Sigismund Waley, cunoscut expert în finanţe externe. Waley era celebru şi pentru concizia discursurilor sale; dar a fost obligat să părăsească această calitate cînd şi-a redactat raportul.

Raportul lui Waley, care nu a fost dat publicităţii niciodată, se află înmormîntat în dosarele Tezaurului de la Arhivele naţionale, cu menţiunea „ultra-secret". Merită să spunem cîteva cuvinte despre raport, căci, din multe puncte de vedere, el s-a dovedit profetic.

Waley avertiza că, dacă Marea Britanie şi Franţa ar capitula, acest lucru ar distruge structura finanţei şi a comerţului internaţional într-un asemenea mod, încît ar avea efectul cel mai nociv asupra economiei, bunăstării şi nivelului de trai al Statelor Unite.

Nu era o observaţie foarte profundă, dar Waley încerca, în mod evident, să vadă partea bună a acestei corvezi. El prefera să se gîndească mai curînd la victorie decît la înfrîngere. Cu toate acestea, şi-a întocmit raportul umplînd cu conştiin-

ciozitate pagină după pagină cu argumente bine gîndite. America era prima națiune exportatoare din lume, iar pierderea pieților engleze și franceze ar fi fost un dezastru, îndeosebi pentru Statele Unite pentru care exportul era o problemă vitală.

„În cazul unei înfrîngeri a puterilor occidentale, Regatul Unit ar dispărea inevitabil ca piață importantă și, dat fiind că el reprezintă cel mai bun client al Statelor Unite, pierderea directă suferită de comerțul exterior al acestora ar fi catastrofală. Dar efectele nu s-ar limita la această pierdere directă, deoarece Regatul Unit este suportul prosperității pentru diferite țări din lumea întreagă — națiuni străine ca și unele care fac parte din Commonwealth. Toate acestea ar fi condamnate la o profundă depresiune prin dispariția de fapt a pieței britanice, care nu poate fi înlocuită de piața Statelor Unite sau a unei alte țări, oricare ar fi ea. Prăbușirea sa ar antrena o cădere bruscă a nivelului de trai din întreaga lume, de la care Statele Unite nu ar putea să se sustragă.

Este de prisos să presupunem că dispariția Londrei ca centru al finanței internaționale ar fi avantajoasă pentru New York. Într-o lume cu monede prăbușite și cu un sever control al schimburilor, finanța internațională ar suferi în aceeași măsură ca și restul.

S-ar produce haos în India, un război colonial în Africa de Sud, iar doctrina de tutelă asupra populațiilor aborigene inclusă în sistemul mandatului ar fi măturată. Egiptul, Irakul și Arabia ar fi împinse spre o totală revizuire a valorilor, în sensul unei supuneri față de cuceritorul totalitar, căruia i-ar cădea pradă de asemenea imperiile coloniale portughez și belgian".

El avertiza în continuare că Extremul Orient ar cădea sub loviturile unei Japonii rapace și :

„Statele Unite, avînd protecția oceanului diminuată prin raza de acțiune a avioanelor moderne, și prin transferarea, în mîinile agresorilor victorioși, a bazelor navale și aeriene britanice din Europa și din lume, s-ar afla astfel izolate în fața unor forțe ultranaționaliste și a unei ideologii ostile".

Argumentele sale vizau o perioadă mai îndepărtată, dar, citind acest raport, ne dăm seama că el își pierdea repede răbdarea. Interesul nu consta numai în consecințele pe care o înfrîngere le-ar avea asupra Americii.

„Putem afirma cu certitudine că, în cazul înfrîngerii Franței și Angliei, Tratatul de la Versailles ar fi, în comparație cu pacea impusă de Hitler, un basm plăcut".

Anglia și Franța ar fi nazificate ; presa liberă și libertatea de exprimare ar dispărea. În sprijinul spuselor sale, Waley cita extrase ample din *Mein Kampf*. Dar, conștient că acest gen de argumentare n-ar face cine știe ce impresie, el revenea asupra pericolelor celor mai apropiate pentru America :

„Putem să ne întrebăm dacă, după distrugerea celor doi stîlpi ai civilizației occidentale, Statele Unite ar fi capabile să transmită umanității mesajul lor despre o guvernare constituțională, fondată pe principiul că statul există pentru a asigura indivizilor o viață fericită, libertate și posibilitatea de a accede la fericire".

Deși își încheia raportul cu o notă scumpă tuturor americanilor, Waley era departe de a fi

mulțumit de munca sa. Prezentînd proiectul acestui raport, adăuga :

„Nu dispun nici de timpul, nici de capacitățile dorite pentru a scrie aceste lucruri sub forma unei capodopere literare și, dacă trebuie adăugat ceva, aș vrea să știu dacă îmi permiteți să-i cer lui Keynes s-o facă. Atunci ați avea într-adevăr un text de calitatea întîi".

Multă lume îl considera pe John Maynard Keynes ca pe un geniu în economie, iar prezicerile lui erau ascultate cu o teamă plină de respect. Avea reputația de a fi una din cele mai bune mașini de gîndit pe care o fabricase vreodată Cambridge-ul.

Waley l-a contactat atunci pe Keynes, dar acesta a refuzat să participe, cu o brutalitate care friza impolitețea. El nu înțelegea la ce puteau să servească toate acestea, și a spus-o într-o scrisoare din 16 octombrie adresată lui Waley :

„Sînt convins că ideea care stă la bază este o idee foarte proastă. Cu cît o vom abandona mai repede și vom cheltui mai puțin timp, cu atît va fi mai bine. Mi se pare că este o absurditate în plus să risipim timpul serviciilor guvernamentale. Orice contribuție ar putea aduce aceste servicii datorită cunoștințelor lor particulare, ele nu vor face niciodată mai bine, nici măcar tot atît de bine ca un romancier american".

Waley a fost „în întregime de acord", și afacerea a fost înmormîntată discret ; în special pentru că serviciile de informații politice și-au exprimat grava neliniște în legătură cu ideea de a-i comunica această hîrtie ambasadorului Kennedy.

Waley s-a simțit ușurat ; la drept vorbind, era mult mai preocupat de ceea ce se petrecea în portul Halifax din Noua Scoție. În aceeași zi în care Keynes scria această scrisoare, marinarii englezi debarcau de pe crucișătorul HMS *Emerald* lăzi prinse în chingi metalice, sub ochiul vigilent al poliției canadiene călare, bine înarmată. În aceste lăzi se aflau așezate pe un strat de rumeguș lingouri de aur masiv provenind din subsolurile Băncii Angliei. Alte nave de război engleze, care tocmai traversaseră Atlanticul în cea mai mare viteză, își așteptau rîndul ca să acosteze, de îndată ce descărcarea de pe *Emerald* avea să fie terminată.

Nimeni nu a fost mai satisfăcut decît Winston Churchill, singurul membru al cabinetului de război care gîndea că războaiele nu se cîștigă doar prin manevre tactice prudente. Îndrăzneț și impetuos, Churchill rămăsese, cel puțin ca spirit, tînărul husar care efectuase o șarjă de cavalerie împotriva dervișilor fanatizați din Sudan. În calitate de prim-Lord al Amiralității, el își luase răspunderea de a dirija și de a preda în mîini bune primul transport de aur făcut în timp de război. Pariul fusese cîștigat fără a se pierde nici măcar aurul necesar pentru o coroană dentară.

Spintecînd valurile, navele de război au trasat calea aurită a victoriei, iar Churchill, împreună cu o mînă de experți ai Tezaurului și ai Băncii Angliei, a început imediat să pregătească convoiul următor.

Era un fel de alchimie inversă. Prețiosul metal se transforma într-un metal ordinar, metal pentru arme, pentru victoria finală.

3

ÎNCEPUTURILE FEBREI AURULUI

Istoria primei expedieri a aurului în timp de război începe de la acel loc de ancoraj, rece și bătut de vînturi, de la Scapa Flow din insulele Orkney, în largul celei mai nordice limbi de pămînt a Scoției. La 1 octombrie 1939 echipajele bătrînelor crucișătoare *Emerald* și *Enterprise* erau ocupate să scrie scrisori către familiile lor, citeau sau moțăiau în hamace, bucurîndu-se de cîteva rare ceasuri de odihnă după o grea patrulare efectuată în largul Islandei. Misiunea lor consta în interceptarea oricărei nave, de orice naționalitate, susceptibilă de a transporta mărfuri vitale spre porturile germane și scandinave. Era o sarcină dintre cele mai monotone și mai ingrate pentru un bastiment de război, deoarece oferea puține șanse de a întîlni inamicul și de a angaja o bătălie, în ciuda unor scurte încăierări ocazionale cu submarinele.

Nimic mai plictisitor pentru marinari ca această rutină perpetuă de a lăsa la apă o ambarcațiune la bordul căreia o echipă de vizită trebuia să examineze documentele și încărcătura navelor interceptate. Zi de zi, noapte de noapte, marinarii făceau neîncetat de veghe, în mările înghețate ale Islandei, în condiții extrem de grele. Punțile erau permanent măturate de valuri și era imposibil să te bucuri de un somn adevărat, fie și în rarele momente de acalmie. În aceleași veșminte

leoarcă de apă, marinarii mîncau, dormeau și armau tunurile și aruncătoarele de grenade antisubmarine.

La fiecare două săptămîni se bucurau de un oarecare răgaz, cînd nava revenea la Scapa Flow pentru a se aproviziona cu păcură, a reface încărcătura de muniții și provizii și a primi mult așteptata corespondență cu noutăți de la familii. Acolo, bineînțeles, marinarii puteau să-și ofere luxul unui somn reparator în condiții de relativă securitate și confort. După aceea se întorceau pe marea neospitalieră în bătaia vîntului șfichiuitor care te îngheța pînă la oase și în fața celui mai temut dușman al marinarului, „gheața neagră". Aceasta se forma pe greemente și suprastructuri, îngreuind nava ; ei trebuiau s-o spargă cu lovituri de topor. Se știa că numeroase nave mici dispăruseră fără urmă pentru că părțile superioare deveniseră prea grele și se răsturnaseră.

Chiar și Scapa, considerat de marinarii din Royal Navy drept o văgăună mizerabilă, era o oază binevenită după o misiune pe mare în aceste condiții. Scapa, mărginită de insulele Pomona, Burray, South Ronalsay, Walls și Hoy, avea o importanță strategică enormă. Măsurînd 15 mile în lungime și 8 în lățime, putea adăposti cele mai mari flote. Nu numai că permitea un acces ușor spre mările nordice, dar putea să le asigure și controlul. Totuși, pentru marinari n-avea nici un farmec. Pe uscat nu era nimic sau aproape nimic interesant de făcut, decît pentru un ornitolog sau pentru o ființă solitară, pasionată de plimbări pe colinele și cîmpiile bătute de vînturi și străbătute de turme de oi obișnuite cu intemperiile și de colonii de păsări acvatice.

Deodată în megafoane a răsunat goarna, urmată de o comunicare care a declanșat o activitate febrilă. Hamacele au fost legate și arimate

în grabă, scrisorile au rămas neterminate, a fost abandonată orice visare, iar receptoarele radio, branşate pe „noutăţi de la familie", au fost închise. Navele trebuiau să fie gata s-o pornească în larg fără întîrziere.

Marinarii au fost uimiţi căci nu avuseseră la Scapa decît o „cuartă" — timp ridicol de scurt în jargonul celor de la Royal Navy. Înştiinţarea făcută la megafon se limita să spună că comandanţii primiseră mesaje „ultra-secrete" cu ordinul de a vira ancora şi de a se îndrepta în mare grabă spre Plymouth. Nu s-a dat nici o altă explicaţie ; în cazărmile echipajelor, fiecare ştia că, atunci cînd ţi se dă ordin, printr-un mesaj, să mergi cu cea mai mare viteză de la un capăt la celălalt al ţării, e vorba de ceva urgent. S-au formulat multe presupuneri asupra naturii misiunii, dar nimeni nu s-a plîns ; echipajele se bucurau la perspectiva de a participa la o acţiune veritabilă. După corvoada cu patrularea din Marea Islandei, orice părea binevenit — chiar o luptă împotriva inamicului.

N-a fost nevoie decît de foarte scurt timp pentru ca cele două crucişătoare să se strecoare cu precauţie prin estacada barajului antisubmarin şi să pună capul spre larg cu tot echipajul la posturile de luptă. A doua zi, la orele 15,03, în jurnalul de bord al lui *Emerald* se nota că nava trecuse pe lîngă „Old Man of Hoy", o stîncă ascuţită, în formă de corp omenesc, ce ieşea vertical din mare.

La orele 23,18, în ziua de 3 octombrie, cele două crucişătoare ancorau în Plymouth Sound, iar prin portavoce era lansat de la comandă ordinul : „Liber la maşini !" Bătrînele crucişătoare se comportaseră bine ; navigaseră de-a lungul întregii coaste a Angliei, dublaseră capul Land's

End și ajunseseră la Devon într-un timp remarcabil de scurt.

A doua zi dimineață, la primele licăriri ale zorilor în Sound, cele două nave au virat ancora venind să acosteze la cheiul nr. 6. Nimeni, nici măcar comandanții, nu știa încă ce însemna această grabă. În curînd a devenit însă evident faptul că se pregătea ceva foarte important, căci se interzisese accesul în vecinătatea imediată a navelor. Într-o atmosferă de surescitare, marinarii se întrebau ce-i așteaptă, pînă cînd li s-a distribuit ținuta albă, destinată regiunilor calde; era evident că aveau să se dirijeze spre Extremul Orient. Acest lucru a fost primit de echipaje cu sentimente amestecate; căci dacă orice era preferabil misiunii de la Scapa Flow și îngrozitoarelor mări islandeze, o campanie tropicală însemna întotdeauna o absență prelungită de acasă; poate chiar ani întregi, în care ar fi rămas departe de ființele dragi.

Marinarii nu-și puteau imagina că era vorba de un șiretlic menit să împiedice orice indiscreție privind adevărata destinație a navelor.

Nici o navă nu avea să joace un rol mai proeminent în această bătălie secretă a Atlanticului decît bătrînul crucișător *Emerald*, pe care numai războiul îl salvase de la demolare. Încercările pe care le-au suferit marinarii ambarcați la bordul său nu au fost însă fundamental diferite de acelea prin care au trecut ceilalți marinari de pe alte nave care au transportat aur.

Comandorul Augustus Wallington Shelton Agar, decorat cu VC, DSO[1], comandant al lui HMS *Emerald*, era unul dintre cei mai curajoși și străluciți ofițeri ai Marinei regale. Bărbat sub-

[1] Victoria Cross și Distinguished Service Order.

ţire, cu uniforme impecabile, extrem de curtenitor, Agar era cel de-al treisprezecelea copil al unui plantator de ceai destul de original care în 1860, cînd îşi părăsise ţara natală pentru a trăi în Ceylon, adusese cu el şi haita de cîini de vînătoare. „Gus" Agar fusese crescut acolo într-o ambianţă de lux şi abundenţă de servitori; dar la 8 ani fusese trimis în Anglia la un internat. Scurtă vreme după aceea tatăl său muri de holeră în cursul unei călătorii pe Ianţzî. Mama sa murise deja; Agar îşi petrecea vacanţele pe ici, pe colo, pe la diferiţi colegi de clasă ai căror părinţi aveau unde să-l culce. Curatorii a ceea ce rămăsese din averea părintească au hotărît să-l bage la marina de război şi, la vîrsta de 13 ani, băiatul, cu totul dezorientat, a trecut examenul de intrare la Dartmouth. Ulterior, acest marinar puţin entuziast avea să devină unul din ofiţerii cei mai decoraţi ai Marinei regale şi un erou de legendă.

Puţin după amararea navei sale la Plymouth, el a fost convocat la o conferinţă pe uscat la care asista de asemenea comandantul lui *Enterprise*, Jack Egerton, şi contraamiralul L. E. Holland, aproape singurul care a vorbit. Într-o încăpere închisă şi păzită, acesta din urmă a comunicat celor doi comandanţi că aveau să efectueze o misiune extrem de secretă şi că dispuneau de mai puţin de treizeci şi şase de ore pentru a face plinul la combustibil şi a fi gata să iasă în larg.

Contraamiralul le-a spus că pe fiecare crucişător vor fi ambarcate „materiale explozive secrete speciale" închise în lăzi de lemn. Le-a repetat fără încetare că păstrarea secretului era indispensabilă şi că, în afară de ei, nimeni nu trebuia să cunoască destinaţia. Ca precauţie suplimentară, se va distribui marinarilor îmbrăcăminte

tropicală, cu toate că nu mergeau într-un loc unde putea fi folosită. Cei doi comandanți schimbară între ei priviri amuzate ; navele lor transportau sute de tone de explozivi diferiți : obuze, grenade, torpile, și nu vedeau de ce conținutul lăzilor făcea obiectul unor asemenea măsuri de securitate. Povestea spusă de contraamiral nu li se părea convingătoare, dar nici un moment nu le-ar fi trecut prin gînd să întrebe motivul ascuns pentru care era folosită o minciună atît de sfruntată. Căile Amiralității, ca și cele ale Domnului, sînt de nepătruns.

Agar știa bine ce înseamnă un secret, căci înalta distincție Victoria Cross o obținuse datorită modului în care scufundase un crucișător în 1919, pe cînd fusese agent al serviciilor secrete britanice.

Această recompensă a stîrnit o vie uimire, deoarece nu a fost însoțită de o citare oficială și n-a dezvăluit nici un amănunt — Amiralitatea dăduse instrucțiuni ca acțiunea pentru care primise decorația să nu fie menționată niciodată — și astfel Agar a devenit „omul cu Victoria Cross mister".

Cînd a aflat că nava sa era chemată să efectueze o misiune foarte secretă, s-a simțit în al nouălea cer. Adulmecînd mirosul prafului de pușcă, Agar și-a încurajat oamenii de la bord astfel încît *Emerald* să fie gata de pornire cu mult înainte de expirarea termenului prevăzut. Aprovizionarea cu păcură, încărcarea proviziilor și a munițiilor s-a făcut atît de rapid, încît le-a putut acorda marinarilor cîteva ore de permisie ca să se ducă să-și vadă familiile.

Cei 650 de oameni care formau echipajul fuseseră adunați în pripă în epoca în care războiul începea să pară inevitabil. Era un amestec de bă-

trîni lupi de mare care cutreieraseră toate oceanele globului ; rezerviști smulși de la meseria lor de poștași, șoferi de autobuze sau mineri ; băieți tineri — mușî sau aspiranți — care trebuiau să se formeze ca marinari ; sau marinari în retragere, care se credeau „în afara jocului" pînă cînd aveau să fie rechemați sub arme. În cîteva săptămîni Agar a modelat acest aluat uman, făcînd din el un echipaj strîns unit care lucra cu eficacitatea unei mașini bine unse.

În ziua de 31 august 1939, cînd a primit mesajul secret : „Ambarcați suplimentul de focoase de obuz și de conuri de război pentru torpile. Pregătiți-vă de luptă", el era satisfăcut că atît oamenii cît și nava erau gata pentru orice eventualitate. Un echipaj mai bun nu exista în toată flota.

Trei zile mai tîrziu, în drum spre Scapa Flow, el a primit mesajul așteptat de multă vreme : Anglia era în război. Ofițerilor și marinarilor adunați pe întrepunte li s-a adresat cu cuvinte simple și directe, pe înțelesul lor : „Scopul nostru trebuie să fie de a face din această navă o unitate de luptă cît mai eficientă posibil. Trebuie să lucrăm ca o singură echipă, să gîndim ca o singură echipă și să ne comportăm ca o singură echipă".

Hotărî să se strige de trei ori „ura" pentru rege ; marinarii, scoțîndu-și bonetele de pe cap, au strigat „ura" cu entuziasm. Un fochist din ultimul rînd a început să intoneze *Good old Skip'* [1], după care s-au auzit din nou urale, spontane și asurzitoare.

Cînd marinarii erau pe punctul de a părăsi nava spre a face o scurtă vizită familiilor lor,

[1] *Good old Skip'* — expresie marinărească engleză, semnificînd „Bunul nostru comandant". — *Nota trad.*

Agar — care, în general, era extrem de sever în ce privește tăcerea ce trebuia păstrată în legătură cu mișcările navei — le-a spus că nu vedea nici un inconvenient ca familiile lor să afle că nava avea să se îndrepte spre soarele și căldura tropicelor.

Cînd s-au întors, la posturile echipajelor circulau din nou tot felul de zvonuri. Unii spuneau că se îndreptau spre Freetown, în Sierra Leone; alții spre India; spre Singapore; sau poate spre Hong Kong. Deși Agar știa că îmbrăcămintea tropicală nu era decît un șiretlic deliberat și deși încurajase personalul să vorbească, în speranța că aceste zvonuri vor ajunge la urechea vreunui agent dușman, adevărata destinație n-o cunoștea încă nici el. N-a primit lămuriri în această privință decît la data de 6 octombrie, cu nouă minute înainte de miezul nopții; la o a doua conferință i s-a remis un mesaj secret din partea comandantului suprem al Apropierilor de Vest, așa cum li s-au remis mesaje și comandanților de pe crucișătoarele *Enterprise* și *Caradoc*. Deschizînd plicurile, ei au citit:

„Pe fiecare navă cu destinația Halifax trebuie să fie încărcate lingouri de aur în valoare de două milioane de lire. În ziua de 7 octombrie, la ora 1, de-a lungul bordului se va plasa un vagon. Fiecare vagon va conține 148 de lăzi cîntărind 59 de kg. Lăzile sînt numerotate de la Z 298 la Z 741 inclusiv. La fiecare vagon vor trebui puse sentinele îndată după sosirea vagonului. Ambarcarea va începe la orele 6,30 sau cînd se va lumina de ziuă. Vor fi luate măsurile necesare pentru supravegherea fiecărei lăzi între momentul scoaterii din vagon și al sosirii la bord. Veți confirma primi-

rea către comandantul-şef al Apropierilor de Vest pe borderoul alăturat".

Amiralul Holland i-a predat lui Agar un petic de hîrtie pe care mîzgălise ora plecării. Agar s-a întors la bord, s-a întins îmbrăcat în cuşetă, încercînd să doarmă cîteva ore. Cu puţin înainte de a se lumina de ziuă, a fost trezit de crediincioasa ordonanţă, Arthur Fitzjohn, marinar în retragere rechemat sub arme. Fitzjohn era mirat că comandantul cerea să fie trezit foarte devreme spre a supraveghea personal încărcarea materialelor explozive, chiar dacă erau secrete. Această sarcină ar fi putut fi încredinţată oricărui ofiţer de bord. Era cu atît mai uimitor cu cît o mare cantitate de explozivi speciali fusese deja încărcată sub formă de obuze, torpile şi grenade, fără ca Agar să fi considerat că prezenţa sa era necesară. Cei doi bărbaţi se cunoşteau de multă vreme. Între ei erau relaţii amicale, dar nu foarte familiare. Fitzjohn îşi exprimă uimirea faţă de această sculare matinală, nădăjduind că comandantul va fi dispus să scape vreo vorbă. Agar s-a mărginit însă să-i mulţumească pentru ceaşca de ceai.

La orele 4, de-a lungul cheiului a tras un vagon şi Agar a coborît repede scara mare, urmat de o echipă de marinari vînjoşi. Aceştia au descărcat lăzile de lemn, le-au pus pe cărucioare de mînă şi le-au împins pînă la bord; apoi, cu ajutorul palancurilor, au coborît lăzile în magazia de arme portative unde au fost aranjate în stive ordonate. Marinarii au fost intrigaţi văzîndu-l pe comandant încuind chiar el uşa magaziei şi punînd cheia în buzunar. Era lucrul cel mai extraordinar, căci, în mod normal, cheia ar fi trebuit să fie pusă la locul ei obişnuit — un cîrlig cu etichetă în dulapul cel mare în care se

agățau toate cheile de pe navă. Această magazie trebuia să poată fi deschisă în caz de urgență, dacă ar fi fost nevoie să li se dea arme marinarilor sau pușcașilor marini, deoarece în ea se aflau toate armele de mînă, puști, revolvere și arme automate. În epoca în care patrulau în mările Islandei, comandantul nu se preocupase nici un moment de această cheie ; oamenii erau complet uluiți ; se gîndea oare „bunul comandant" că vreun membru al echipajului ar fi într-adevăr capabil să fure o ladă cu explozivi ?

La ora prînzului personalul a reînceput să facă tot felul de speculații privitoare la destinația lor, căci toată această poveste cu materialele explozive secrete le atîțase curiozitatea ; oare la ce-ar fi folosit la tropice ? Unul dintre veteranii de la bord i-a sfătuit să aștepte cu răbdare, spunînd că răspunsul va veni în curînd. Era suficient ca unul dintre ei să arunce pe furiș o privire pe jurnalul de bord, unde trebuie să se fi aflat o mențiune în acest sens. Ceea ce s-a și făcut, dar fără să se lămurească ceva în legătură cu ciudatele evenimente din cursul dimineții. Tot ce se putea citi era „muniții".

La orele 16,45, perplexitatea a luat sfîrșit. Pe jurnalul de bord a apărut următoarea însemnare : „Plecare spre Halifax cu *Caradoc* și *Enterprise*. Viteza 20 de noduri".

Fitzjohn povestește : „Îmi amintesc scînteia de maliție din privirea comandantului Agar cînd ne-a spus : «Sper că ați petrecut momente agreabile și că v-ați informat soțiile și iubitele că *Emerald* se îndreaptă spre Orient. De acum înainte puteți să înapoiați uniformele albe, căci ne îndreptăm spre Vest, în convoi». Nu am fost prea decepționați, dar eram intrigați în continuare de acești blestemați explozivi. Comandorul Agar ne

lăsase fără nici o explicație ; nici măcar n-a vorbit despre ei".

Nu a dat nici o explicație nici pentru faptul că legase cheia magaziei de arme de placa de identitate pe care o purta agățată la gît.

S-au făcut și unele comentarii mai grosolane printre marinari, dar în general erau mai curînd mulțumiți ; așadar, nu se vor afla departe de casele lor timp de luni sau chiar ani de zile. Și, după cum remarca un bătrîn lup de mare care servise în țările calde : „Nu vă dați seama ce noroc aveți ; este un chin să mențiii hainele astea albe mereu curate și călcate".

La orele 18, cele trei crucișătoare își ocupară posturile într-o formațiune ce cuprindea cuirasatele din clasa „R", *Revenge* și *Resolution*, care transportau și ele două milioane de aur.

Cele două mărețe cuirasate care aproape că striveau cu dimensiunile lor crucișătoarele, mult mai mici, ofereau un spectacol impresionant în timp ce ridicau valuri enorme și înaintau cu viteză maximă. Înțesate cu tunuri, n-aveau de ce să se teamă de nici o navă germană de suprafață, căci numai ele două aveau o putere de foc destul de mare pentru a domina și a scufunda orice navă dușmană. Deplasamentul lor era de aproape 30 000 de tone, turelele lor, pupa și prova purtau tunuri de 380 de mm și artileria lor secundară era aproape tot atît de impresionantă : 12 tunuri de 152 de mm și 8 tunuri de 102 mm. În afară de aceasta, posedau mai multe tuburi lanstorpile de 533 de mm. *Emerald* și *Enterprise* erau armate cu 7 tunuri de 152 de mm și 4 tunuri de 102 mm, plus 16 torpile de 533 de mm. *Caradoc* poseda doar 5 tunuri de 152 de mm, 3 tunuri antiaeriene de 76 de mm și 8 tor-

pile. Toate acestea formau un ansamblu formidabil care ar fi făcut să şovăie cea mai puternică forţă inamică.

Singura teamă a comandanţilor de nave era ca, în ciuda secretului şi a scăpărilor voite de informaţii false, vreun agent german să nu fi reuşit să afle ceva în privinţa aurului şi să fi trimis un mesaj amiralităţii germane. Într-un asemenea caz, un baraj de submarine s-ar fi plasat de-a curmezişul rutei convoiului, în speranţa de a-l intercepta, iar avioane de recunoaştere cu o rază mare de acţiune ar fi scotocit marea pentru a semnaliza poziţia şi ruta navelor engleze. Toată puterea lor de foc nu le putea asigura securitatea împotriva torpilelor submarine.

În afară de aceasta, exista invizibila ameninţare a minelor şi, de aceea, de îndată ce flota a ieşit din port, s-a dat ordinul : „lăsaţi paravanele la apă". Aceste aparate în formă de torpilă, prevăzute cu aripioare pentru reglajul adîncimii la care erau remorcate, aveau un fel de fălci cu dinţi de fierăstrău capabile să taie parîmele minelor.

Din fericire, cînd vremea a început să se strice, ameninţarea submarinelor a început să se estompeze. În jurnalul de navigaţie de pe *Emerald* figura menţiunea laconică „rece şi ceţos", care nu exprima cît de îngrozitoare era vremea. Marea deveni aşa de rea, încît şi puternicele cuirasate au trebuit să-şi reducă viteza la 12 noduri. Cu o vizibilitate foarte scăzută era dificil şi periculos să se menţină la post şi navele au trebuit să lase la apă geamandurile de ceaţă.

Această vreme îngrozitoare îşi avea însă avantajul ei ; dacă navele de război nu puteau să se vadă între ele, la fel de incapabile erau şi submarinele. *Emerald* era supus unor mari eforturi, sub care scrîşneau tablele şi niturile. Etrava dispărea sub valurile uriaşe, ţîşnind după un timp

care părea o veşnicie, aruncînd în aer sute de tone de apă rece ca gheaţa. Personalul de veghe pe comandă era ud pînă în măduva oaselor, iar uneori întreaga suprastructură a navei dispărea în valuri. Punţile erau permanent măturate de ape, iar pompele trebuiau să funcţioneze fără încetare pentru a evacua apa din spaţiile de locuit. Unele ambarcaţiuni au fost făcute ţăndări sub loviturile pachetelor de mare ; pe punţile superioare materialele au fost smulse şi antrenate peste bord. Avionul de recunoaştere *Sea Fox* a fost smuls de pe catapultă şi azvîrlit în mare ; n-a fost găsit niciodată.

În timpul celor zece lungi zile şi nopţi de călătorie, echipajul a dormit foarte puţin. Oamenii erau chemaţi la posturile de luptă în zori şi la asfinţit, iar între timp se dădeau numeroase alarme. Rareori au avut ocazia să scoată de pe ei hainele ude ; cînd puteau să-şi acorde cîteva momente de somn, se căţărau în hamace gata îmbrăcaţi, iar semnalul de alarmă îi trezea pentru a-i trimite din nou pe punţi. Timpul scurs pentru traversarea oceanului ne permite să ne dăm seama de condiţiile atmosferice, care au împins echipajele la limita rezistenţei umane.

Agar cunoştea marea de la vîrsta de 13 ani ; în cursul îndelungatei sale cariere, el comandase mai multe nave, dar *Emerald* îi era cea mai dragă. Trebuie să fii marinar pentru a înţelege cît de strînse sînt legăturile ce se pot ţese între un om şi o masă metalică plutitoare. Într-un anumit fel, navele au o personalitate proprie, iar pentru Agar *Emerald* reprezenta un lucru splendid. Atunci cînd, înainte de război, preluase comandamentul acestei nave în Extremul Orient, crucişătorul semăna cu un iaht, cu cele trei coşuri vopsite în galben. În acel moment, s-ar fi putut spune despre el că era bun de trimis la fier vechi ;

era imposibil să fie revopsit pe mare și nu primise nici o picătură de vopsea de atunci de cînd regele trecuse în inspecție flota de rezervă la Weymouth, exact înainte de începerea ostilităților. Parcursese atîtea mile, încît coșurile erau crăpate. Corpul și suprastructurile se cojeau, iar punțile erau negre precum catranul.

Faptul că a supraviețuit acestei călătorii trebuie atribuit calităților de marinar ale lui Agar, ale ofițerilor și marinarilor săi, căci puține nave erau atît de prost pregătite pentru Atlantic ca *Emerald* sau *Enterprise*.

În momentul declarării războiului, *Emerald* atinsese o vîrstă înaintată pentru o navă. Pus în șantier în 1918, el era conceput spre a fi folosit în zonele tropicale, ca răspuns la crucișătoarele rapide germane din primul război mondial. La 19 mai 1920, nava și-a început activitatea. Era unul din bastimentele cele mai rapide ale Marinei regale, capabil să atingă viteza de 35 de noduri. În schimb, avea un bord liber foarte mic, iar artileria sa nu era în turele. Armamentele tunurilor și ale tuburilor de lansare a torpilelor nu erau protejate decît prin mici apărătoare de pînză de vele ; acestea erau suficiente în apele calde, dar în Atlantic era cu neputință să ofere protecție contra frigului.

Ofițerii și marinarii sufereau fără să se plîngă ; moralul era excelent, căci toți participau la aceste grele încercări, Agar aplicînd aici învățămintele lui Francis Drake : „Fiecare trebuie să tragă în același timp de parîme, marinarii împreună cu nobilii și nobilii împreună cu marinarii".

Mai tîrziu, el avea să spună :

„Nu voi uita niciodată acel frig mușcător, însoțit de grindine sau de furtuni de zăpadă în timp ce tangam. Marinarii trebuiau să-l

înfrunte din plin, adăpostindu-se cum puteau îndărătul măştilor tunurilor, în timp ce pe comandă nu aveam decît tenzi. Am văzut pe unii marinari vomitînd, nu din cauza răului de mare, ci din cauza suferinţei datorată frigului, iar în acelaşi timp, cu mîinile lor goale, desfăşurau parîmele paravanelor ; şi totuşi, ei reuşeau să lanseze sau să scoată aceste aparate din apă".

Sergentul Bob Smith, care semnase un angajament de lungă durată, se afla la paravane :

„În viaţa mea n-am văzut o vreme ca aceea. Nava era acoperită de gheaţă şi, uneori, ambarcaţiunile de salvare erau de nefolosit. Era greu, dar aveam satisfacţia că pentru toată lumea era la fel. Formam o echipă minunată. Într-o zi pierdusem o cheie de la parîma unui paravan ; căpitanul comandor Fegen şi cu mine am trecut deasupra balustradelor pentru ca s-o înlocuim cu alta. Fegen era comandant secund, dar n-ar fi cerut niciodată unui marinar să facă un lucru pe care nu era gata să-l facă el însuşi".

Edward „Fogarty" Fegen era, ca şi Agar, irlandez şi îmbibat cu tradiţiile marinei de război. Fiu al unui amiral şi marinar înnăscut, el avea să dobîndească ulterior un loc de onoare în istoria maritimă engleză. Promovat comandor, în noiembrie 1944 el comanda crucişătorul armat de 14 000 de tone *Jervis Bay*, care escorta convoiul HX 84 de 37 de tone, cînd, deodată, apăru cuirasatul *Admiral Scheer*, care se îndrepta spre navele comerciale. Fegen se dirijă cu toată viteza spre cuirasatul german, sacrificîndu-se în mod deliberat, pentru a salva convoiul. El reuşi să ţină cuirasatul la distanţă timp de 22 minute, permiţînd astfel convoiului să cîştige răgaz spre a se dispersa. În această luptă au murit peste două sute

de ofiţeri şi marinari, printre care şi Fegen, care s-a înecat împreună cu nava pe care o comanda. A fost decorat cu Victoria Cross post-mortem.

Şi alţi ofiţeri de pe *Emerald* au obţinut grade înalte în marină. Ofiţer pentru arme sub apă era căpitanul Morgan Giles, care deveni contraamiral, apoi deputat în Parlament. În postul aspiranţilor se afla aspirantul David Williams, care, în momentul în care scriu aceste rînduri, este amiralul Sir David Williams, al doilea Lord al Mării. „Tînărul profesor" şi căpitan B. J. Morgan nu înceta nici un moment să le împărtăşească din cunoştinţele sale recruţilor, în ciuda condiţiilor grele ale călătoriei ; actualmente este contraamiral. Toţi au participat în timpul războiului la numeroase şi foarte periculoase operaţiuni.

Printr-o ironie a soartei, Agar, care-i sudase pe cei 650 de oameni într-un echipaj unit şi extrem de eficace, era un om solitar la bordul lui *Emerald*. Pe mare, el părăsea rareori punteа de comandă ; şi, cînd nava se afla în port, primul său gînd era să-şi trimită personalul în permisie pe uscat. Bob Smith spunea :

„Atunci cînd ştiam că comandantul era tot atît de ud şi de obosit ca noi, nu mai resimţeam greutăţile. Nici nu ne mai dezbrăcam ; cît despre spălat, doar vîrful nasului, şi apoi nici nu mai aveam timp de nimic ; aproape întreaga zi o petreceam la posturile de luptă".

Fitzjohn era unul dintre puţinii oameni care putea să observe îndeaproape tensiunea teribilă la care era supus Agar :

„În larg, îi era imposibil să se destindă, şi ducea o existenţă foarte solitară. Legat fără încetare de comandă, nu-şi oferea măcar cîteva clipe de relaxare în careu, ca ceilalţi ofiţeri. Ştiu că era permanent neliniştit din cauza con-

diţiilor îngrozitoare în care se zbăteau oamenii. Navigînd de jur-împrejurul lumii, văzusem numeroase cazuri de mare rea ; trebuie să spun însă că, în toţi anii mei de serviciu în marină, o mare rea ca aceea nu văzusem. Uneori nava părea că se înalţă pe etambou, şi trebuia să ne punem căşti de oţel pentru a ne apăra capul de bucăţile de gheaţă care cădeau".

Să te aventurezi pe puntea descoperită era extrem de periculos, căci, din cauza bordului liber mic, puntea era permanent măturată de valuri. Iar dacă un om ar fi fost smuls de ape şi aruncat peste bord, nici nu se punea problema ca nava să se întoarcă pentru a încerca să-l salveze.

Singurul care purta răspunderea pentru felul în care se hrănea comandantul era Fitzjohn.

„Comandantul Agar îşi lua totdeauna masa în cabina sa, unde lumina se stingea automat cînd deschideam uşa şi se reaprindea cînd o închideam. Mă întîmpina regulat cu aceleaşi cuvinte pline de voioşie : «Fitzjohn ! Eşti un fericit !» Remarcabil era faptul că reuşea să-ţi redea curajul şi să te convingă că existau situaţii mai grele, deşi, retrospectiv, nu văd care ar fi fost".

Întunericul crea noi pericole pentru marinarii care se aflau de serviciu pe punţile lunecoase. Nu se vedea nici o luminiţă şi trebuiau să bîjbîie printre obstacole. Odată cu căderea nopţii fluierul şefului de echipaj anunţa : „Întunecaţi nava" ; capacele erau înşurubate pe hublouri, iar lămpile de buzunar şi chibriturile erau proscrise. Căci în acele nopţi, negre ca cerneala, cea mai slabă licărire putea atrage un submarin direct spre navă.

În zorii zilei de 16 octombrie din ceaţă se desprinse linia cenuşie a coastei Noii Scoţii şi

echipajul a fost chemat la posturile de manevră pentru intrarea în port. În timp ce crucișătorul, gîrbovit și cu vopseaua de pe el scorojită, se îndrepta spre Halifax, amiralul Holland trimise următorul mesaj: „Poate că nu știți, dar semănați cu un tablou suprarealist". Mai tîrziu, cînd Agar citi mesajul, departe de a se simți ofensat, izbucni în rîs.

Contraamiralul Morgan își amintește: „Nu pot uita această primă sosire la Halifax. Culorile erau minunate, în special cele ale arțarilor. După o asemenea traversare era greu de imaginat că există în lume și altceva decît vremea rea".

Jurnalul de bord al lui *Emerald* menționează la orele 9,10: „Legat la cheul nr. 23 al lui Canadian National Railway". Aceasta nu însemna însă un răgaz imediat pentru echipaj. Au fost trimiși scufundători pentru a inspecta elicea tribord în timp ce pe punți se repara materialul avariat. Pagubele erau importante; unele ambarcațiuni fuseseră sfărîmate; valurile smulseseră un ruf de lemn; fuseseră smulse de asemenea plute, grenade, parîme și multe alte materiale valoroase.

Dar jurnalul nu menționează prezența a circa o sută de membri ai poliției călare canadiene care făceau deja de gardă în jurul unui tren ce stătea sub presiune de-a lungul cheului.

Agar coborî în magazia de arme portative, descuind ușa cu cheia pe care o păstrase de-a lungul întregii călătorii. Marinarii desemnați pentru a urca lăzile de lemn pe punte nu înțelegeau de ce era necesară o asemenea desfășurare de poliție înarmată pentru a păzi niște explozivi speciali. Prezența trenului cu locomotiva pufăind îi uimea și mai mult.

Agar supraveghea personal debarcarea. În momentul urcării lor pe punte, lăzile erau verificate una cîte una, apoi erau încărcate pe cărucioare și

coborîte pe uscat. Înainte de a fi puse în vagoane, erau verificate din nou de către un înalt funcționar de la Banca Canadei. După aceea Agar primi o chitanță oficială ; era o formalitate pe cît de înduioșătoare, pe atît de nepotrivită.

Scene identice aveau loc și pe celelalte nave și tot acest du-te-vino atrăgea atenția celor din preajmă. Portul era înțesat cu nave comerciale încărcate cu material de război destinat Marii Britanii, iar marinarii lor, rezemați de bastingaj, se întrebau ce însemnau toate acestea. Tot ceea ce puteau să vadă cu binoclul și lunetele erau marinari care cărau lăzi. Cînd exista o asemenea lipsă de nave de escortă, li se părea că navele de luptă ar fi putut fi folosite mai bine.

„Serviciul tăcut" a fost la înălțimea reputației sale, căci n-a transpirat nimic referitor la conținutul lăzilor, acest aur cu care se plătea materialul transportat de navele comerciale.

În 1968, la moartea lui Agar, văduva sa a donat decorațiile și documentele sale personale la Imperial War Museum. Printre amintirile unei vieți de marinar, se poate vedea într-o cutie de carton acea primă chitanță, redactată astfel :

> „Primit aur în lingouri, livrat astăzi, luni 16 octombrie 1939, de către comandorul A. W. S Agar VC, DSO, RN, după cum urmează : o sută patruzeci și opt de lăzi (cîntărind fiecare o sută treizeci de livre) conținînd aur în lingouri de la Banca Angliei. Lăzile sînt numerotate conform listei alăturate".

Această chitanță este prima dintr-un grup de documente asemănătoare, deoarece *Emerald*, ca și alte nave, a efectuat mai multe transporturi de aur. Dar călătoria relatată a reprezentat o experiență care i-a permis lui Churchill să ia hotărîrea îndrăzneață, în zilele cele mai întunecate ale anu-

lui 1940, de a juca într-o aruncătură de zar întreaga avuție a națiunii.

Încuind această chitanță în seiful din camera sa, Agar se gîndea cu melancolie că fusese destul de prost plătit în comparație cu marinarii de altă dată, care și ei transportaseră aur ; aceștia primeau întotdeauna un procent din valoarea încărcăturii. Într-adevăr, printr-un decret care data din perioada războaielor napoleoneene, comandantul unei nave de război primea a opta parte din valoarea aurului transportat. Această regulă mai era în vigoare în 1936, cînd prietenul său, comandorul Charles Morgan, care avea comanda lui *Enterprise*, îl evacuase pe împăratul Haile Selassie de la Massawa la Haifa, după ce italienii invadaseră țara. În timpul acestei călătorii, împăratul ocupa apartamentul lui Morgan, iar puntea era acoperită de lăzi care conțineau taleri vechi de pe timpul Mariei-Tereza. La sosirea sa, împăratul se oferise să plătească a opta parte, dar Morgan refuzase cu politețe.

Dar un funcționar isteț al Tezaurului anulase decretul cu puțin timp înainte de izbucnirea războiului. Agar visa că, fără această anulare, ar fi cîștigat o sumă frumușică, de care ar fi dispus la pensie.

Totuși, în acel moment nu pensia și banii îl preocupau pe Agar, ci confortul și bunăstarea marinarilor. Atunci cînd crucișătorul părăsise portul Plymouth, nici ofițerii, nici marinarii nu primiseră îmbrăcămintea necesară. Nu erau echipați decît cu mănuși și fulare, jachete moltonate și haine de ploaie reglementare, ideale pentru apele engleze, dar total nesatisfăcătoare pentru Atlanticul de Nord. În afară de aceasta, nava nu poseda o instalație de încălzire eficientă, și toți îndurară suferințe de necrezut. Și acum călătoria de întoar-

cere avea să fie și mai lungă, deoarece *Emerald* trebuia să escorteze un convoi.

Agar hotărî să facă ceva în acest sens ; dar nu știa bine ce. Se adresă, la întîmplare, unuia din funcționarii Băncii Canadei ; acesta îi spuse că se va ocupa de problemă.

„El intră în contact cu Crucea Roșie canadiană, povestește Agar, care a fost de o generozitate extraordinară. În 48 de ore am primit mănuși din piele de cal, folosite de muncitorii forestieri canadieni, fulare precum și ciorapi dintr-o lînă splendidă pentru cizme, căciuli de piele căptușite cu lînă și avînd clape de blană pentru a proteja urechile, și o mare cantitate de indispensabili și tricouri de lînă pentru întregul personal. Aceste cadouri erau ca un dar ceresc, și cu ele puteam să înfruntăm Polul Nord".

Puțin timp după aceea, *Emerald* și celelalte nave transportoare de aur au luat drumul de întoarcere, escortînd navele de comerț încărcate cu mărfurile cumpărate prin *cash-and-carry*. În timp ce convoiul se forma în fața portului Halifax, unii membri ai echipajului de pe *Emerald* au captat o emisiune a trădătorului „Lord Haw-Haw" care anunța : „Aici Germania... Aici Germania. Crucișătorul *Emerald* părăsește în acest moment Halifax cu un mare convoi transportînd material de război american în Anglia". Marinarii au izbucnit în rîs ; dintr-un oarecare motiv misterios li se părea că vechiul fascist englez cu fața brăzdată de tăieturi era un subiect de distracție ; chiar și atunci cînd anunța că plecarea lor era cunoscută și că îi așteptau haite de submarine. Cînd Agar află acest lucru se simți mai mult ușurat decît amuzat ; în ciuda gîndului neplăcut că germanii

erau la curent cu plecarea sa, era satisfăcut că inamicul nu auzise vorbindu-se de sosire.

În Anglia secretul fusese bine păstrat ; dar emisiunea trădătorului dovedea cît de ușor era să fie dejucate măsurile de securitate canadiene. Fiecare știa că la Halifax operau numeroși spioni germani ; dacă unul dintre ei ar fi auzit fîlcărindu-se, era suficient să telefoneze la Ambasada germană din Washington și informația era imediat transmisă la Berlin. Ceea ce, în mod evident, s-a și produs ; într-adevăr, submarinele erau postate pentru a-și lansa torpilele asupra convoiului din care au și scufundat două vase.

Cînd *Emerald* sosi cu bine în port, duminică 29 octombrie, Agar a fost informat că trebuia să plece din nou imediat ce era posibil, pentru o nouă misiune asemănătoare. Cu toate că nava ar fi avut presantă nevoie de un carenaj îngrijit, în șase zile ea trebuia să fie gata să iasă în larg. În ciuda urgenței, Agar ținu morțiș să-și trimită oamenii acasă pentru o odihnă binemeritată ; el personal rămase pe loc pentru a organiza un sistem de încălzire a cazărmilor echipajului, astfel încît marinarii să poată sta în căldură înainte de a-și lua în primire posturile la tunuri sau la proiectoare.

Dădu dispoziții muncitorilor de la arsenal să instaleze un sistem primitiv pe care-l văzuse pe navele flotei ruse în timpul primului război mondial. Sistemul consta în radiatoare făcute din serpentine de cupru prin care circulau vapori. Pe de altă parte, încă ofensat de semnalul care salutase sosirea navei sale la Halifax, se împrieteni cu muncitorii, obținînd un strat de vopsea proaspătă pe *Emerald*. Era prima dată în cariera sa cînd reuși să obțină acest lucru de la lucrătorii de pe șantierele civile. „Au făcut-o cu dragă inimă, po-

vestea Agar, știind că marinarii mei se aflau acasă pentru o odihnă binemeritată".

Cînd echipajul se întoarse la Plymouth, *Emerald* semăna leit cu acel crucișător solipitor ca un bănuț nou a cărui fotografie putea fi văzută în *Jane's Fighting Ships* [1]. Reîncepu aceeași ceremonie misterioasă care-i intrigase atît de mult pe marinari în cursul primei călătorii. Profitînd de întuneric, un tren cu vagoane plumbuite se alinia de-a lungul bordului, și o echipă a fost trimisă spre a descărca noi lăzi încercuite cu chingi metalice. Și de data aceasta comandantul și-a luat sarcina neobișnuită de a supraveghea depozitarea lor în una din magaziile de muniții.

Mateloții nu și-au putut înfrînge curiozitatea ; acum erau hotărîți să nu se lase păcăliți cu altă poveste despre materiale explozive secrete. Sergentul Bob Smith povestește :

„Ne sinchiseam prea puțin de ceea ce era în lăzi, dar marinarii au oroare să li se ascundă ceva. Ardeam de dorința de a ști ce prilejuia atîta du-te-vino, secrete și birocrație. De aceea am lăsat special să cadă o ladă, și aceasta s-a deschis. Însă am fost extraordinar de uimiți, cînd un marinar ne-a strigat de jos : «niște nenorocite de calupuri de săpun !» Evident, ele semănau cu niște calupuri de săpun — aveau aceeași formă și culoare —, dar toți am înțeles despre ce era vorba. După aceea n-am mai vorbit nimic în această privință. În realitate, ne era mai curînd indiferent că încărcam sau descărcam aur ; în ce ne privea, era exact același lucru ca și cînd am fi manipulat oricare altă marfă".

---

[1] *Jane's Fighting Ships* — publicație anuală în care se dau caracteristicile tuturor unităților flotelor de război din lume. — *Nota trad.*

La 22 noiembrie, cînd *Emerald* sosi la Halifax, era iarăşi foarte puţin prezentabilă, şi din stratul superb de vopsea nouă pe care muncitorii din arsenal îl dăduseră pe coca nu mai rămăsese mare lucru. Şi de astă dată vremea fusese îngrozitoare, producînd numeroase avarii.

Astăzi [1] în vîrstă de 80 de ani, şi trăind ca un tihnit pensionar, Arthur Fitzjohn, ordonanţa lui Agar, povesteşte :

„*Emerald* a efectuat mai multe transporturi cu aur şi, după atîţia ani, nu-mi amintesc de amănuntele fiecărei călătorii. Dar îmi aduc foarte bine aminte de una din întoarcerile noastre în Anglia, cînd comandantul Agar a trebuit să ceară comandantului-şef să-i trimită o ambarcaţiune pentru ca să se poată prezenta la raport pe uscat. Ale noastre erau, toate, de nefolosit. Camuflajele de tablă ce fuseseră înşurubate pe punte pentru apărarea tuburilor de lansare a torpilelor fuseseră smulse. Bătrînul crucişător fusese uneori atît de scuturat, încît părea să fi fost lovit de o salvă duşmană".

În februarie 1940, *Emerald* a putut să intre în sfîrşit într-un arsenal pentru o refacere completă. Punţile erau strîmbate şi deformate ; maşinile trebuiau revizuite în întregime. În decurs de şase luni, crucişătorul fusese timp de 140 de zile pe mare. Pentru Agar şi pentru echipajul său nu existase „războiul ciudat" ; cît despre soldaţii ce luptau pe continent, inactivitatea lor lua şi ea sfîrşit. În iunie, Agar escortase nava *Empress of Australia*, care transporta unităţi canadiene trimise să ocupe Islanda, şi acolo, la Reykjavik, află despre intrarea germanilor în Paris.

---

[1] Cartea a apărut în ediţia engleză în anul 1979. — *Nota trad.*

A fost rechemat în Anglia pentru o altă misiune ; la întoarcerea lui *Emerald* în golful Clyde, Agar transmise comanda navei sale dragi comandorului F. C. Flynn. După cum povestea el : „Mai aud și acum răsunînd în urechi urrălele ofițerilor și marinarilor în timp ce părăseam bătrîna navă, însoțit de credinciosul Fitzjohn care-mi ducea bagajele la gară".

Rolul lui *Emerald* ca transportor al prețiosului metal nu se încheiase. Puțin după aceea, a făcut parte din celebrul *„Big One"* [1], marele convoi prin care a fost evacuată avuția Marii Britanii, pentru ca aceasta să nu cadă în mîinile inamicului.

În zilele tulburi care au precedat istorica hotărîre a lui Churchill, un număr de țări au avut ocazia să descopere rolul vital al aurului pentru ca libertatea să supraviețuiască flagelului nazismului. Prima din aceste țări a fost Norvegia.

[1] *Big One* — Marele Unu. — *Nota trad.*

4

ODISEEA LUI HASLUND

Era aproape de miezul nopții, în acea zi de 8 aprilie 1940; regele Norvegiei Haakon al VII-lea, pe atunci în vîrstă de 68 de ani, mai lucra încă în biroul său cînd aghiotantul intră aducînd un mesaj urgent din partea ministrului de externe: tunurile forturilor ce apărau intrarea în fiordul Oslo deschiseră focul asupra unei formații de nave de război germane. Dintr-o dată mugetul sirenelor de alarmă aeriană a umplut întreaga noapte și biroul regal s-a cufundat în întuneric. Calm, regele își aprinse o lumînare și continuă să lucreze la flacăra ei pîlpîindă. Acea coardă întinsă a neutralității, pe care guvernul norvegian și regele evoluau de cîtăva vreme într-un echilibru precar, se rupse dintr-o dată și se produse invazia.

Din depărtare regele auzea bubuitul tunurilor. Cu toate că germanii debarcaseră cu un efectiv important, ocupaseră mai multe orașe și capete de pod, nu era încă totul pierdut. Oslo era centrul rețelei de transport a țării și, dacă orașul rezista, invazia putea fi oprită. Guvernul a fost convocat în mare grabă pentru o ședință urgentă, la flacăra lumînărilor.

Stortingul, parlamentul norvegian, ținuse ședință pînă la sfîrșitul după-amiezii, dezbătînd faptul că Marina regală engleză pusese mine în

apele norvegiene. După sfîrşitul şedinţei parlamentului, cabinetul continuase consultările şi hotărîse că Norvegia va pune mine în fiordul Oslo şi va draga minele puse mai spre vest de către englezi. Punîndu-se de acord asupra acestor măsuri urgente, miniştrii s-au înapoiat la casele lor ca să doarmă şi, în timp ce se odihneau, siluetele negre ale navelor germane care escortau transporturile de trupe se îndreptau spre coastă.

La ora 23,20 primul ministru Johan Nygaardsvold a fost trezit dintr-un somn adînc de apelul insistent al telefonului. Ridicînd receptorul, îl auzi pe colonelul Birger Ljungberg, ministrul apărării, anunţîndu-i, cu o voce îngrozită, că o forţă navală neidentificată înainta în fiord. „Minele au fost deja puse?" întrebă primul ministru. După o tăcere, colonelul răspunse: „Nu". Cabinetul deliberase prea multă vreme şi luase prea tîrziu această hotărîre. „Ele nu pot fi puse pe întuneric", explică ministrul apărării.

Pe loc, primul ministru convocă cabinetul; miniştrii au fost scoşi din paturile lor şi informaţi despre evenimente. S-au îndreptat spre locul şedinţei prin străzile neluminate, poticnindu-se şi mergînd pe bîjbîite. Deşi mult prea tardivă pentru a fi cu adevărat eficace, s-a luat totuşi hotărîrea de a se decreta mobilizarea.

Încă din zorii celei de a doua zi le era absolut limpede că situaţia era disperată. Ani de pace şi o aversiune înnăscută faţă de război dăduseră Norvegiei o armată ai cărei soldaţi erau departe de a se măsura cu trupele disciplinate şi antrenate în război care debarcaseră sau fuseseră paraşutate. Germanii păreau că sînt în măsură să meargă sau să aterizeze oriunde doreau. Într-adevăr, partea esenţială din apărarea aeriană a ţării, 19 avioane de vînătoare cumpărate în America, se aflau încă în lăzi, pe terenul de aviaţie de la Oslo.

La ora 4,30 în timp ce cabinetul se afla în deliberare, dr. Curt Brauer, ambasadorul german în Norvegia, bărbat arogant și cu aere amenințătoare, se prezentă cu un ultimatum de 19 pagini, care încerca să justifice invazia. În timp ce cabinetul studia documentul, ambasadorul se plimba nervos în anticameră ; deși convins că conducătorii norvegieni n-aveau altă opțiune de făcut decît să accepte condițiile grele, era vizibil agitat. Se luminase de ziuă cînd dr. Halvdan Koht, ministrul afacerilor externe, îi aduse răspunsul. Ultimatumul fusese respins. „În acest caz, vor fi lupte, și nimic nu va putea să vă salveze !", spuse cu brutalitate Brauer. „Luptele sînt în toi de pe acum", răspunse ministrul afacerilor externe.

Era exact, dar bătălia avea să fie de scurtă durată. Situația agravîndu-se din minut în minut, se luase hotărîrea ca guvernul și membrii familiei regale să fie evacuați. În ciuda haosului, a totalei nepregătiri și a nehotărîrii comandanților militari, persista voința de a rezista. Dar tot curajul și patriotismul din lume nu ar fi servit la nimic dacă regele și guvernul ar fi fost capturați ; și — ceea ce era la fel de important — dacă naziștii ar fi pus mîna pe conținutul unui anumit subsol bine păzit, chiar în inima capitalei, Oslo. Acolo se aflau depuse rezervele de aur ale națiunii, fără de care guvernului nu i-ar fi rămas altceva de făcut decît să se predea. Astfel, pentru prima oară în acest război și, desigur, nu pentru ultima dată, supraviețuirea unui popor îndrăgostit de libertate depindea la fel de patriotismul său nestăvilit ca și de acel „metal galben, inoxidabil, maleabil și cu masă specifică ridicată".

Cu un spirit de prevedere cu atît mai lăudabil cu cît majoritatea celorlalte servicii guvernamentale dăduseră dovadă de miopie, ministrul de finanțe Oscar Torp prevăzuse evacuarea aurului în

caz de invazie. Îndată ce capitala a fost amenințată, el a organizat una din operațiunile cele mai îndrăznețe ale războiului, și anume evacuarea unei cantități de 50 de tone de aur în lingouri și în monezi — aflate în centrul unui oraș în care putea răsuna oricînd fanfara nazistă — și transportarea lor într-un loc sigur pentru a finanța continuarea luptei. Această salvare a dat loc la o serie de aventuri incredibile și eroice, în mijlocul bătăliei inegale purtate de un popor care, în ciuda unei zdrobitoare inferiorități, refuza să accepte o concepție despre viață de care avea oroare.

Hitler știa că metalul prețios putea să încetinească sau chiar să oprească înaintarea trupelor sale verzi-cenușii. Tocmai de aceea și desemnase ca obiective prioritare, din momentul năvălei soldaților săi pe solul norvegian, capturarea regelui și a miniștrilor, precum și a rezervelor de aur ale țării. Ideea sa era simplă și limpede: lipsită de conducători, Norvegia ar fi trebuit să se descompună, iar lipsită de avuții, ar fi rămas ca un motor fără benzină. Lăzile cu prețiosul metal îngrămădite în subsolurile Băncii din Oslo valorau cel puțin cît două divizii de blindate.

Cu toate acestea, o materie primă mult mai ordinară — minereul de fier — fusese hotărîtoare pentru acel *Weseruebung*, invazia Norvegiei. Aliații știau că, pe plan economic, Germania avea două puncte slabe: dependența sa față de petrol și față de minereul cu un bogat conținut în fier. Cea mai mare parte din minereu provenea de la minele Gällivare din Suedia, de unde era transportat la Narvik și de acolo, pe cale maritimă, în Germania, de-a lungul unor șenale norvegiene și prin Skagerrak. Aceste șenale, care se întindeau de la Capul Nord la Stavanger, se aflau în apele teritoriale ale Norvegiei și, datorită acestui fapt, navele care transportau minereul nu puteau fi în-

terceptate de flota engleză. Şi tocmai din cauza acestei căi maritime protejate, încă de la începutul ostilităţilor, Norvegia se afla pe primul plan în consideraţiile strategice atît ale Angliei cît şi ale Germaniei.

Chiar de la început, Churchill, ca prim-Lord al Amiralităţii, începuse o campanie puternică pentru minarea şenalelor, astfel încît navele cu minereu să fie obligate să iasă în larg, unde puteau fi atacate de marina britanică. Francezii ridicaseră anumite obiecţii de frica represaliilor şi cabinetul de război al lui Chamberlain opusese o rezistenţă încăpăţînată. Cînd Churchill a considerat că a sosit momentul să rezolve problema fierului, a cerut ca trupele engleze să ocupe portul Narvik şi minele de la Gällivare. Discuţia a durat mai multe săptămîni şi nehotărîtul Chamberlain a putut să evite în cele din urmă luarea unei decizii. Churchill a revenit insistent la prima sa idee de a mina şenalele şi a încercat să convingă cabinetul de război să adopte această hotărîre.

Problema era delicată, căci norvegienii se plînseseră deja de violarea neutralităţii lor atunci cînd, la 16 februarie 1940, distrugătorul HMS *Cossack*, comandat de comandorul Philip Vian, păstrunsese în Josingfjord, eliberînd 299 de marinari din marina comercială engleză, aflaţi la bordul navei germane *Altmark*.

În sfîrşit, cînd s-a luat hotărîrea punerii minelor, era prea tîrziu, şi acţiunea, prost pregătită, s-a încheiat printr-un dezastru total. Deşi campania din Norvegia a avut anumite aspecte pozitive pentru Anglia, ea a dus la căderea lui Chamberlain.

La 5 aprilie, primul ministru îşi scrisese propriul său epitaf atunci cînd se adresă Uniunii Naţionale a Asociaţiilor conservatoare şi unioniste. El nu prevedea afacerea Norvegiei şi a vorbit despre

prostia dovedită de Hitler care nu a profitat de superioritatea sa militară pentru a încheia rapid războiul. A comis greşeala de a declara că Hitler „pierduse trenul".

Peste două zile, grosul forţelor invadatoare germane se îndrepta spre Norvegia. O mare cantitate de trupe se afla deja în Norvegia, ascunse în navele mineraliere şi în vasele comerciale, care aşteptau în largul coastelor sau în porturi. Nu Hitler pierduse trenul, ci Chamberlain.

Operaţiunea Wilfred, numele de cod dat minării şenalelor şi intrării în porturile importante, s-a prăbuşit într-o confuzie totală. Proiectul prevedea la origine intrarea în acţiune a două formaţiuni navale importante : una trebuia să pună minele, cealaltă trebuia să o protejeze pe prima. În afară de aceasta, trebuiau să fie ambarcate mai multe batalioane de soldaţi pentru a se împotrivi oricărei acţiuni germane menite să împiedice punerea minelor sau debarcarea.

La 5 aprilie, crucişătorul de bătălie *Renown* plecă de la Scapa Flow împreună cu o importantă formaţiune de distrugătoare, îndreptîndu-se spre nordul Norvegiei unde unele din ele trebuiau să pună cîmpuri de mine. Dar mai înainte ca măcar o singură mină să fi ajuns la apă, operaţia Wilfred era terminată.

În timp ce navele porniseră spre nord, Amiralitatea a primit informaţii referitoare la o debarcare germană iminentă. Cu trei zile mai înainte, un număr de avioane care se întorceau dintr-un raid semnalaseră că în Wilhelmshaven zăriseră navele *Scharnhorst* şi *Gneisenau.* Această informaţie fusese neglijată şi nu se luase nici o măsură. A fost o greşeală fatală. În acest moment, problema cea mai importantă era distrugerea escadrei germane, nu punerea minelor.

Soldaţii care fuseseră ambarcaţi la Rosyth, în Firth of Forth, au fost debarcaţi împreună cu echipamentul lor. Debarcarea trupelor a fost o decizie personală a primului Lord al Mării care n-a spus o vorbă nici primului ministru, nici comandantului-şef al Home Fleet-ului [1]. Cea de a doua escadră de crucişătoare a pornit în ziua de 7 în căutarea inamicului ; prima escadră de crucişătoare a pornit a doua zi.

Este de necrezut că s-au scurs şapte ore pînă cînd Marina metropolitană, compusă din navele de linie *Rodney, Repulse* şi *Valiant*, din două crucişătoare şi dintr-un număr important de distrugătoare, a părăsit Scapa Flow.

Totul era pregătit pentru o bătălie navală de amploarea aceleia din Iutlanda ; dar ea nu s-a dat. O suită de circumstanţe neprevăzute au împiedicat Marina regală, mult mai puternică decît marina germană, să-i administreze o înfrîngere care, nu numai că ar fi influenţat puternic expediţia din Norvegia, dar, fără îndoială, ar fi modificat desfăşurarea războiului.

De la început trebuie spus că germanii reuşiseră să descifreze codurile folosite de marina britanică, fiind astfel la curent cu proiectul punerii minelor, ceea ce le-a permis să-i deruteze pe englezi printr-un şiretlic bine chibzuit. Navele mineraliere încărcate cu trupe s-au apropiat de uscat şi nu s-a înţeles că aceasta reprezenta preludiul unei debarcări. Cît despre norvegieni, ei au crezut că navele respective îşi îndeplineau treburile lor zilnice.

A intervenit apoi vremea rea ; sufla un vînt năpraznic şi marea era acoperită cu berbeci de spumă ; vizibilitatea ajunsese aproape la zero. Bastimentele germane, hărţuite de valuri uriaşe, îşi

păstrau cu greu posturile ; au avut loc mai multe coliziuni, provocînd moartea a numeroşi marinari.

Pe lîngă aceasta, dacă amiralul Sir Charles Forbes, la bordul lui *Rodney*, ştia că are de-a face cu o flotă germană puternică, în schimb el nu-i cunoştea importanţa exactă şi avea impresia că este vorba de o singură formaţiune, şi nu de două. Aşa că a luat nefericita hotărîre de a-şi diviza forţele pentru a intercepta navele a căror prezenţă o cunoştea, lăsînd astfel descoperite apropierile Trondheim-ului, port de primă importanţă. În realitate, jumătate din forţa sa navală se îndrepta într-o direcţie opusă navelor inamice.

La căderea nopţii, unităţile germane şi britanice se răspîndiseră în larg, nici unul dintre adversari necunoscînd forţa şi intenţiile celuilalt. Home Fleet-ul căută inamicul timp de 24 de ore fără să-l zărească, iar singurul contact din acea zi a fost cu totul întîmplător ; ceea ce a dus la pierderea lui *Glowworm*. Zărind dintr-o dată, printre grenuri, două nave germane aparţinînd convoiului de la Narvik, care pierduseră contactul cu formaţiunea lor, *Glowworm* deschise imediat focul, şi unul dintre adversari dispăru de îndată în valuri. Lupta continuă cu cel de al doilea, dar cînd era vizibil că englezii erau în avantaj asupra navei germane, aceasta trimise un mesaj către crucişătorul greu *Admiral Hipper*, cerînd să-i vină în ajutor. Salvele puternicului *Hipper* îl atinseră pe *Glowworm*, care reuşi să lanseze cîteva torpile, după care lansă o perdea de fum. *Hipper* reuşi să evite torpilele şi pătrunse în norul de fum de unde ieşi prova în provă cu *Glowworm*. Acesta lovi cu pintenul în inamic, făcîndu-i o vastă spărtură în corp, apoi explodă.

Această întîlnire a fost urmată de o altă luptă fericită. Cuirasatele *Gneisenau* şi *Scharnhorst*, care

fuseseră detașate pentru a atrage departe de zona de debarcare pe *Renown* și navele sale de escortă, au fost reperate de către veghea din gabie. Germanii posedau radaruri pe care englezii nu le aveau, dar ochiul omenesc se dovedi tot atît de eficace. Cele trei nave deschiseră simultan focul la o distanță de 10 mile între ele. *Renown* reuși o lovitură în țintă pe *Gneisenau*. Lovit de trei ori, *Renown* avu totuși pagube ușoare. În schimb, *Gneisenau*, lovit foarte puternic, încetă lupta, iar *Scharnhorst* întinse o perdea de fum pentru a acoperi retragerea tovarășului său, care mai fusese atins o dată, mai înainte ca o furtună de zăpadă să-l acopere cu totul vederii adversarului. *Scharnhorst* nu fusese atins, dar marea era atît de rea, încît turela sa prova era complet inundată. Totuși, cele două cuirasate își îndepliniseră misiunea de diversiune.

Căci dacă germanii suferiseră un eșec minor, în zorii zilei de 9 aprilie ei se apropiau de Narvik și de Trondheim, în timp ce Oslo era amenințat direct de forța navală care venea de la Kiel.

În fiordul Narvik a avut loc un incident tragicomic, caracteristic pentru dezordinea, confuzia și nehotărîrea norvegienilor. Două din vechile lor monitoare, *Norge* și *Eidsvold*, de 4 000 de tone, patrulau în brațul de mare atunci cînd au apărut navele germane. *Eidsvold* a tras o lovitură de avertisment în prova distrugătorului, al cărui comandant ordonă să se lase la apă o ambarcațiune, cu care s-a prezentat la bordul navei norvegiene, unde i s-au dat onorurile obișnuite din timp de pace. Cu o surprinzătoare amabilitate, comandantul german spuse că formația sa a venit să protejeze Norvegia împotriva răilor de englezi. Comandorul norvegian îi răspunse că va cere instrucțiuni. Atunci cînd le primi, îl convocă pe german spre a-l înștiința că primise ordin să re-

ziste. Reacţia germanilor a fost tipică în ce priveşte dispreţul lor faţă de convenţiile războiului ; atunci cînd şalupa se întoarse la bordul distrugătorului, aducîndu-l pe comandantul german, acesta trimise un semnal şi imediat şase torpile au fost lansate, direct la ţintă, asupra lui *Eidsvold* ; după care a urmat *Norge*. Garnizoana oraşului, formată din 450 de oameni, s-a predat aproape fără luptă.

În ciuda acestui fapt, bătălia pentru Narvik abia începea. Englezii au reacţionat fără să mai aştepte şi comandorul B. Warburton-Lee, care se afla deja în drum spre Narvik, la bordul navei *Hardy*, în fruntea unei flotile de cinci distrugătoare de clasa H, a primit ordinul de a contraataca. Acţiunea era tardivă pentru a împiedica ocuparea oraşului, dar germanii au suferit pierderi grele. În cursul a două atacuri îndrăzneţe, Warburton-Lee scufundă trei distrugătoare inamice, avarie alte trei şi mai trimise la fund şase cargouri.

Ulterior însă norocul îl abandonă ; pe cînd se retrăgea, căzu peste alte trei distrugătoare germane şi fu prins sub focul combinat al celor două formaţiuni inamice. Un obuz căzu pe comanda lui *Hardy ;* Warburton-Lee a fost grav rănit, dar formaţiunea sa a continuat să acţioneze. O navă engleză a fost scufundată şi o alta grav avariată. Pentru salvarea vieţii marinarilor săi, Warburton-Lee dădu ordin de a pune nava pe uscat. Aco'o, el muri în urma rănilor primite.

În retragerea lor, distrugătoarele care au supravieţuit şi-au încheiat strălucita şi îndrăzneaţa lor acţiune, scufundînd transportorul de muniţii *Raunfels.*

Atacul de la Narvik a fost reluat după cîteva zile ; o importantă formaţiune de nave de război engleze sub conducerea vechiului cuirasat *Warspite* a urcat în fiord spre a-l curăţi de navele germane. Atunci cînd *Warspite* şi suita sa s-au retras, orice

ripostă navală inamică fusese anihilată la Narvik ; dar, în acelaşi timp, a fost lăsată să scape o splendidă ocazie de a relua oraşul. Viceamiralul W. H. Whithworth, care comanda formaţiunea, raportă că oraşul putea fi luat „printr-un asalt direct, fără teamă că debarcarea ar primi o ripostă serioasă". În cele din urmă, el socoti că dispunea de prea puţini oameni pentru o asemenea operaţiune. Germanii au privit cu surprindere retragerea navelor engleze şi au reocupat imediat oraşul.

Aceste acţiuni navale îndrăzneţe nu puteau camufla faptul că, pe uscat, Hitler cîştigase pe toată linia. Oraşul Bergen fusese luat după o rezistenţă slabă. Căzuseră şi oraşele Stavanger şi Kristiansund. Pe o lungime de coastă de 2 000 de kilometri, germanii ocupară aproape toate obiectivele importante, fără a întîlni aproape nici o ripostă. Cu toate acestea, terenul muntos şi clima aspră nu erau favorabile unei victorii rapide. Hitler se aştepta la o campanie grea, crezînd că va găsi în faţa lui o armată hotărîtă, bine înarmată şi bine antrenată. În locul acesteia, găsi o armată în plină confuzie şi prost echipată. Nicăieri lucrul acesta nu a fost mai evident decît în Oslo, capitala ţării, şi, prin urmare, cea mai frumoasă pradă de război.

Forţele de invazie, conduse de noul crucişător greu *Blücher* şi de cuirasatul de buzunar *Lützow*, pătrunseră în fiordul Oslo, favorizate de întuneric, dar au fost reperate de vasul de patrulă norvegian *POL III*, un balenier armat, care a reuşit să emită un semnal de alarmă înainte de a fi scufundat prin lovituri de tun. Cu toate acestea, preţiosul timp obţinut prin această alarmă nu a fost fructificat şi guvernul a pierdut patru ore în discuţii inutile. Era vremea hotărîrilor curajoase, şi nu a discursurilor, dar abia la ora 4 dimineaţa a fost decretată mobilizarea.

La aceeaşi oră, crucişătorul *Blücher*, cea mai recentă podoabă a flotei germane, se îndrepta spre Oscarsborg, puternică fortăreaţă ce apăra fiordul şi al cărei comandant zări crucişătorul în fascicolul unui proiector. Acest ofiţer dădu de îndată ordin ca anticele sale tunuri să tragă asupra crucişătorului. Numai în cîteva secunde *Blücher* era zguduit de explozia magaziilor de muniţii, apoi a fost atins de torpilele lansate de o baterie de coastă şi s-a scufundat cu numeroase pierderi de vieţi omeneşti. Printre cei dispăruţi se găseau şi soldaţii unui detaşament special care avea misiunea de a-l captura pe rege şi de a pune mîna pe aurul norvegian.

Uluită de pierderea lui *Blücher*, flota germană se întoarse, debarcînd trupele la 80 de kilometri de capitală. Dar nimeni nu s-a folosit de această ocazie pentru a apăra Oslo. Nu exista un plan coordonat pentru a respinge invazia şi, la ora 6,45, regele, fiul său Olav, soţia şi copiii acestuia s-au pregătit să părăsească capitala. Stortingul luase aceeaşi hotărîre şi toţi membrii săi alergau spre gară, unde un tren special îi aştepta pentru a-i duce la Hamar, la vreo sută de kilometri depărtare. În mijlocul acelei nebunii, numai regele părea calm şi demn. Deoarece deplasarea guvernului nu se putea face decît printr-un edict regal, destinaţia Stortingului a fost rapid cunoscută de către germani, căci, nu se ştie cum, un ziarist fusese pus la curent cu această problemă.

Astfel încît, numai după puţin timp, bombardierele germane au apărut deasupra gării, iar membrii parlamentului şi suita regală au trebuit să caute adăpost într-un tunel. Cînd, în cele din urmă, trenul s-a pus în mişcare, cu multă întîrziere, un aparat inamic l-a survolat pe tot parcursul. La ora prînzului, Oslo nu mai avea nici o apărare, nici un guvern, iar populaţia sa, de

250 000 de locuitori, terorizată și fără conducători, avea sentimentul a fi total abandonată. Atunci cînd nemții s-au apropiat în rînduri strînse, precedați de o fanfară militară constituită în grabă, orașul s-a predat. În acest dezastru mai exista o singură consolare : aurul fusese evacuat.

În timp ce soldații teutoni intrau în oraș în pas cadențat, o mînă de funcționari de bancă, ajutați de cîțiva paznici, cărau în grabă lăzile din subsol la ușa din spate a băncii, unde 23 de camioane așteptau cu motorul în mers. Oamenii lucrau fără răgaz pentru a încărca aurul în vehicule. Dacă se opreau doar o clipă pentru a respira, o simplă privire în jur le era de ajuns ca să-și dea seama cît de măsurat era timpul. Parașutiștii coborau din cer în roi compact ; văzduhul răsuna de bubuitul tunurilor și de explozia bombelor. Plecînd în grabă să aducă alte lăzi din subsol, ei se așteptau în fiece clipă să audă bocănitul cizmelor. Lingourile și monezile de aur cîntăreau aproximativ 50 de tone și, în principiu, cele 23 de camioane nu erau suficiente pentru o astfel de greutate. Nu mai era timp să se ceară altele, astfel încît ele au fost încărcate peste limită. În cele din urmă, cînd convoiul s-a pus în mișcare, resorturile care scrîșneau erau în mare pericol de a ceda, dar nu se punea problema de a diminua viteza spre a le ușura efortul.

În această vreme, suita regală, precum și oameni politici, diplomați, funcționari și un oarecare număr de VIP [1] s-au îngrămădit în trenul care ducea spre Hamar. Pentru a încerca să-i deruteze pe germani, cele mai înalte personalități adoptaseră nume codificate. Între alte poreclе, mi-

---

[1] Prescurtare a expresiei engleze : Very Important Person — persoană foarte importantă. — *Nota trad.*

nistrul de finanțe, Oscar Torp, a primit-o pe aceea de „Sportivul", din cauza rucsacului atîrnat pe spinare. Era o denumire înșelătoare, deoarece sacul conținea o mare avere în bancnote, necesare cheltuielilor zilnice ale administrației. Cele șase vagoane erau pline pînă la refuz, dar moralul pasagerilor era uimitor de ridicat ; scăpaseră, ca prin minune, de a fi luați prizonieri și, pe cît posibil, voiau să continue lupta.

Chiar în momentul cînd trenul s-a pus în mișcare, primul convoi pleca de la bancă. Vehiculele au luat drumul care ducea spre orășelul Lillehammer, unde fusese amenajat un subsol în incinta băncii locale tocmai în eventualitatea unei crize de acest fel. Evident, nimeni nu s-a gîndit că evenimentele vor avea o asemenea amploare și se vor desfășura atît de rapid. Dar de-abia a reușit să ajungă în suburbiile capitalei, că un avion german, care survola razant, a și atacat convoiul, începînd să lanseze bombe și să mitralieze vehiculele dezarmate. N-a fost rănit nimeni. Mai multe bombe au căzut atît de aproape, încît unele camioane au fost pe punctul de a se răsturna din pricina suflului, dar excesul de greutate a avut un efect stabilizator.

Alegerea unei bănci pentru a ascunde aurul a fost foarte înțeleaptă, căci, într-adevăr, era ultimul loc în care germanii ar fi bănuit că se află aurul. Îndată după sosirea lor, lăzile au fost descărcate și depozitate în toată securitatea cu o impresionantă rapiditate. Nu era decît începutul unui joc de-a v-ați ascunselea și care a durat două luni, desfășurîndu-se aproape de-a lungul întregii Norvegii.

În timp ce echipa de „contrabandiști" ai aurului se odihnea, grupată în jurul lăzilor stivuite, trenul spre Hamar se afla în mare pericol. Tocmai sosise în orășelul Lillestrom, la 15 km de

Oslo, cînd, val după val, bombardierele germane au atacat terenul de aviație din vecinătate. Trenul s-a oprit în gară, și călătorii au văzut îngroziți efectele provocate de bombele ce cădeau necontenit asupra aerodromului. Hangarele dispăreau în coloane de fum negru, instalațiile erau în flăcări. Deoarece raidul se intensifica, rămînerea în vagoane devenise periculoasă ; cea mai mare parte din călători au căutat un refugiu într-un pasaj subteran din gară. Un mare număr de civili din oraș au făcut același lucru și, în curînd, frica a cedat locul curiozității. Pe o bancă stătea prințesa regală, preocupată de a-și îmbărbăta copiii. Alături, regele discuta și glumea calm cu un grup de cetățeni.

Abia cînd din aerodrom n-au mai rămas decît grămezi de resturi calcinate și de metal afumat, avioanele s-au îndepărtat și călătoria a putut fi reluată. Pasagerii scăpaseră ieftin ; numeroase bombe căzuseră periculos de aproape de gară ; o lovitură directă asupra pasajului subteran ar fi pus capăt pentru totdeauna hotărîrii ferme de a continua lupta, luată de rege și de guvernul său.

Atunci cînd trenul a sosit la Hamar, la ora 23,30, singura știre bună era aceea că aurul fusese pus la adăpost în banca de la Lillehammer. Regele și suita locuiau într-un hotel din afara orașului, în timp ce guvernul se întrunea în mai multe ședințe secrete în sala de ședințe a primăriei. Regele asistă la o singură ședință în cursul căreia a avut loc o dezbatere însuflețită pentru a hotărî dacă Norvegia avea să ceară sau nu armistițiu. În ciuda promisiunii de ajutor date de Anglia și de Franța, situația era extrem de gravă ; cea mai mare parte din orașele mari erau ocupate și multe dintre ele fuseseră bombardate. Altă știre îngrijorătoare : trădătorul Quisling se proclamase prim-ministru.

Dezbaterile au fost întrerupte în mod neașteptat; s-a primit un mesaj prin care se anunța că trupele germane se apropiau de oraș cu intenția de a face prizonieri pe rege și membrii guvernului. Din nou panică și exod; oamenii s-au precipitat spre gară. Personalitățile oficiale au plecat la Elverum, unde s-a ținut de urgență o altă ședință a guvernului. Hărțuirea permanentă nu predispunea la un raționament prea lucid; dar nenorocirile și privațiunile întăriseră hotărîrea parlamentului, și voința de a lupta era și mai evidentă.

În cursul deliberărilor s-a primit o telegramă adresată de ambasadorul german care cerea o audiență imediată la rege și presa guvernul să semneze armistițiul. Or, regele și fiul său erau plecați la Nybergsund, iar o audiență în aceeași seară era exclusă.

Miniștrii au luat hotărîrea să-și acorde puțină odihnă; dar somnul le-a fost de scurtă durată, deoarece s-a aflat că trupele germane se îndreptau cu toată viteza spre oraș, lansînd rachete pentru a-și lumina drumul. O dată în plus membrii guvernului se aflau în pericol de a fi făcuți prizonieri. Au plecat în grabă cu un autocar pentru a-l ajunge pe rege la Nybergsund. Orașul se află în apropierea frontierei suedeze, și prințesa regală se refugiase deja în Suedia împreună cu copiii.

Expediția destinată să-l captureze pe rege și să pună astfel capăt oricărei opoziții fusese organizată de ataşatul german al aerului la Oslo, colonelul Spiller. El recrutase o companie de parașutiști, care s-a îndreptat cu toată viteza spre Elverum. Totuși tentativa lor a fost contracarată de opoziția curajoasă a colonelului Otto Ruge, inspector general al infanteriei. Ajutat de tăietori de lemne din pădure, el a reușit să organizeze o ambuscadă, împreună cu circa o sută de noi re-

cruți proveniți de la o tabără militară de antrenament din vecinătate și cu ajutorul a patru mitraliere din garda regală. Muncitorii forestieri au doborît copaci de-a curmezișul drumului, și soldații s-au postat la pîndă. Atunci cînd germanii au ajuns în fața acestui baraj, ei au fost primiți cu un foc intens de mitralieră. La început au fost luați prin surprindere și nu au putut riposta unui inamic invizibil, dar curînd au început să riposteze și puterea de foc a tirului lor era cu mult superioară. În cursul luptei, Spiller a fost rănit mortal ; în acel moment parașutiștii au bătut în retragere, iar regele și guvernul au fost provizoriu salvați. A doua zi Ruge a fost înaintat comandant-șef al armatei norvegiene. Regele a acceptat să-l primească pe dr. Brauer, dar propunerile de pace au fost respinse. Naziștii au reacționat prompt și sălbatic.

Bombardierele inamice au atacat mereu Nybergsund în intenția de a-l ucide pe rege și a decima guvernul. Suveranul și prințul moștenitor au fugit să-și găsească refugiu într-o pădure învecinată de unde, cufundați în zăpadă pînă la genunchi, au asistat la atacurile în picaj asupra orașului, care a fost distrus sistematic. Orașul a fost atacat cu bombe incendiare ; avioanele au mitraliat străzile ; val după val, bombardierele au reluat atacul și nu au încetat decît atunci cînd totul se transformase într-un cîmp de ruine. Ieșind din pădure, Haakon ținea în mînă un glonte rătăcit, căzut în zăpadă la cîțiva centimetri de el. Orășelul nu mai exista, și aviatorii germani erau convinși că au ucis întreaga populație ; totuși pierderile în vieți omenești au fost relativ ușoare. Unicul obiectiv al raidului era de a-i veni de hac monarhului intransigent și guvernului său ; unul dintre piloți raportă astfel îndeplinirea misiunii : „Nybergsund. Guvernul de la Oslo este complet lichidat".

Din nou personalităţile oficiale s-au văzut obligate să plece. Zi de zi, noapte de noapte, ele au parcurs ţara, revenind uneori de unde plecaseră. Drumurile erau incredibil de grele, iar maşinile se împotmoleau adesea în zăpada ce se topea. Urmărirea nemiloasă continua. De îndată ce grupul se oprea pentru a se odihni puţin, deasupra capetelor lor se auzeau avioanele germane. Cînd se deplasau spre a se îndepărta de urmăritori, regele şi suita erau uneori obligaţi să se camufleze sub cearşafuri, pentru a se confunda cu zăpada.

Inamicul a încercat prin toate mijloacele să-l captureze pe suveran, în special lansînd paraşutişti ; deoarece această tentativă a dat greş, o formaţiune de 50 de avioane de bombardament a atacat cartierul său general. Toate acestea reprezentau încercări grele pentru un om de vîrsta lui. Munţii erau încă acoperiţi cu zăpadă şi drumurile atît de periculoase, încît regele a scăpat de la moarte ca prin urechile acului în ziua în care maşina sa s-a oprit doar la cîţiva centimetri de o prăpastie adîncă.

În acest neîntrerupt calvar, soarta aurului trecuse pe planul al doilea. Se pierduse orice contact, şi în guvern nimeni nu ştia cu certitudine dacă metalul era în securitate. Totuşi, oamenii cu funcţii de răspundere în stat nu puteau acţiona fără resurse financiare şi se aflau deja la capătul posibilităţilor. În cursul unei ambuscade, au fost siliţi să abandoneze un milion de coroane într-o maşină ce fusese ciuruită de gloanţe de mitralieră.

Devenise imperios necesar ca aurul să fie extras din subsolul băncii din Lillehammer. Ministrul de finanţe Torp l-a convocat pe Fredrik Haslund, un membru influent al unuia din partidele politice, de profesie inginer, şi i-a încredinţat misiunea de a pune metalul preţios într-un loc mai sigur.

Sarcină grea pentru un om care nu mai era tînăr ; dar Haslund a acceptat fără nici o obiecție.

Acesta din urmă, pe cît de vioi la minte, pe atît de curajos, a plecat de îndată spre bancă. Rotofei, jovial, flegmatic, în momentul în care a preluat conducerea operațiunilor, Haslund avea mai curînd aspectul unui turist îmbrăcat în costumul său de schi și purtînd pe cap, cu un aer solemn, o căciulă. Pentru a-l seconda, au fost desemnați poetul-soldat Nordahl Grieg și un mic detașament de militari. Echipa lui Haslund a fost întărită cu sora sa Nini și soțul acesteia, Kristian Gleditsch.

Ei au reușit să scoată aurul din subsol fără a atrage atenția și să-l transporte la un tren unde a fost încărcat în cîteva vagoane cu aspect nenorocit. Deplasîndu-se doar în cursul nopții, au mers din gară în gară, apropiindu-se puțin cîte puțin de coastă ; în cursul zilei se opreau sub tuneluri dezafectate sau pe linii de garare pustii.

Situația Norvegiei era atunci extrem de gravă. Aproape toată partea de sud se afla sub control german. Regele și cabinetul său și-au dat seama că era zadarnic să continue să alerge de colo colo fără o țintă precisă. Aceasta era la fel de valabil pentru cei ce transportau aurul. S-a trimis o delegație în portul Andalsnes, unde debarcase un mare număr de soldați englezi, în scopul de a examina cu comandantul-șef britanic problema aurului și a destinului flotei de comerț norvegiene, importantă, și rămasă intactă. Numeroase nave se aflau în larg sau în porturi străine, iar germanii, prin apeluri radiodifuzate, căutau să convingă pe comandanții lor să se pună la dispoziția Reichului.

Un ordin al consiliului, redactat pe un petic de hîrtie, a dat guvernului puterea de a rechiziționa toate navele ; acestea trebuiau să se pună sub

ordinele unui organism constituit la Londra și dirijat de norvegienii care se aflau deja în Anglia.

Cu mari riscuri, delegația s-a prezentat la marele hotel din Andalsnes unde era stabilit cartierul general englez ; din delegație făceau parte : Birger Ljungberg, ministru al apărării ; Anders Frihagen, ministru al comerțului ; Oscar Torp, ministru al finanțelor, și Trygve Lie, ministru al aprovizionării. Portul era obiectul unor atacuri aeriene permanente, iar aviația britanică strălucea prin absență, astfel încît germanii dețineau supremația absolută a cerului.

Delegația a cerut să-l vadă pe amiralul Philip Vian, care dobîndise o glorie recentă prin îndrăzneața sa expediție împotriva *Altmark*-ului. Vian ascultă cu atenție propunerile, ciulind urechile cînd auzi că erau în joc 326 000 000 de coroane de aur. Cu un zîmbet în colțul gurii, făcu această remarcă : „Domnilor ! Cred că este pentru prima dată în istoria noastră cînd un amiral englez a fost trezit în plină noapte pentru a i se oferi pe tavă o flotă de comerț și o avere în aur !“ A promis celor patru mesageri care așteptau plini de neliniște, că va informa neîntîrziat Londra și le va comunica răspunsul.

Andalsnes fiind sub un bombardament continuu, Londra nu întîrzie cu răspunsul, arătînd că primește oferta norvegiană. Cu o promptitudine cu totul demnă de laudă, amiralul Sir Edward Evans și-a luat zborul spre Suedia, unde i-a fost pus la dispoziție un mic Fokker biplan spre a pleca imediat în Norvegia. Avionul a decolat de pe un rîu înghețat, iar amiralul stătea lîngă mitralieră, în spatele carlingii ; după ce a aterizat la Favang, Evans a plecat cu mașina la Voga, unde a fost primit de rege și au fost puse la punct detaliile operației.

În acest timp, Haslund şi echipa sa ajunseseră în orăşelul Romsdalshorn, pitit într-o vale la o mică distanţă de Andalsnes. Aurul se afla în vagoane deteriorate, care fuseseră puse pe o linie de garare, spre a da impresia că erau abandonate. Haslund a reuşit să ia legătura telefonică cu Andalsnes-ul ; astfel a aflat că sosise un crucişător englez pentru a ambarca aurul şi a-l transporta în Marea Britanie.

În timp ce Haslund şi echipa sa de *guerilleros* ai aurului elaborau planuri, şi-au dat seama cu consternare că cheia gării de triaj dispăruse şi că fără ea nu puteau să scoată vagoanele. Dacă nu ar fi contat fiecare secundă, acest incident, cel puţin în modul în care s-a desfăşurat, ar fi fost mai curînd hazliu. Unul din membrii grupului a fost trimis la Andalsnes ca să ceară cheia de la şeful de gară. Oraşul era acoperit cu un val de fum şi cu nori cenuşii şi groşi, provenind de la tirul antiaerian. Trimisul a reuşit în sfîrşit să pună mîna pe funcţionarul de la căile ferate, care însă nu avea cheia. Aceasta se afla în posesia şefului de gară de la Verma, ceva mai sus pe linie. În orice caz, funcţionarul îi declară că nu se putea elibera cheia decît pe baza autorizaţiei scrise date de el şi că el nu intenţiona să acorde această autorizaţie. În acest moment precis, germanii au lansat un nou atac care a avut un efect mult mai convingător decît toate implorările emisarului trimis de Haslund. Deoarece deasupra gării începuse să cadă o adevărată ploaie de bombe, cei doi bărbaţi au fost siliţi să se adăpostească într-o cămăruţă din subsol. Acolo, tremurînd de frică, şeful gării a semnat autorizaţia.

Strîngînd la piept acest document vital, emisarul s-a întors în grabă la locul unde îl aştepta Haslund. Totuşi, situaţia militară se deteriorase atît de mult, încît Torp considera că este periculos

să se riște toată cantitatea de aur printr-un singur convoi ; aurul trebuia împărțit în trei loturi.

Haslund a plecat astfel la Andalsnes doar cu două vagoane și cîțiva însoțitori. La sosirea sa, portul și gara de triaj erau atacate puternic. Atunci cînd vagoanele se aflau pe cheul lîngă care era crucișătorul HMS *Galatea*, mai multe bombe au căzut la mai puțin de 20 de metri de vagoanele cu lingouri. În mijlocul unei rafale de mitralieră Haslund și echipa sa au transportat lăzile și le-au depus pe punte. Întreaga zonă era luminată de casele în flăcări. Puntea lui *Galatea* vibra de tirul tunurilor antiaeriene ale crucișătorului care întindeau pe cer o adevărată perdea de oțel. De îndată ce ultima ladă a fost coborîtă pe plaja pupa, comandantul navei a dat ordinul „Mola parîmele !". Haslund și colaboratorii săi, negri de funingine, priveau cu ușurare cum *Galatea* se îndepărta de cheu înaintînd cu toată viteza spre larg în timp ce tunurile scuipau în continuare obuze. Pe puntea sa blindată se aflau 16 tone de aur în lingouri și monezi.

Metalul era escortat în Anglia de către Oivind Lorentzen, director al traficului maritim, și de bancherul Arne Sund. Cu privirea fixată asupra siluetelor rămase pe mal ce se micșorau din ce în ce mai mult, ei simțeau cum li se strînge inima. Știau că un viitor întunecat și greu îi aștepta pe camarazii lor ; dar cel puțin aceștia rămîneau în țara lor, în timp ce ei nu aveau nici cea mai vagă idee despre momentul cînd își vor revedea pămîntul natal și familiile.

Haslund le-a făcut un ultim semn de adio cu mîna. Dificultățile erau departe de a fi terminate. La Romsdalshorn rămăseseră încă 42 de tone de aur ce trebuiau puse la adăpost. Mai înainte ca fulgerele lansate de tunurile de pe *Galatea* să fi

dispărut la orizont, Haslund se afla deja pe drumul întoarcerii.

Din momentul în care plecase spre Andalsnes, se produseseră noi evenimente ; micul cap de linie de cale ferată fusese invadat de sute de soldați britanici debarcați cu speranța de a opri înaintarea germană.

Sosirea soldaților cîntînd *Tipperary* a fost primită cu sentimente variate de cei ce păzeau restul avuției norvegiene. Prezența lor era dovada că Aliații își onorau angajamentul de a veni în ajutorul Norvegiei invadate ; în schimb, ultimul lucru pe care ar fi vrut să-l vadă Haslund era tocmai acea concentrare de trupe care ar fi atras bombardierele germane, punînd în pericol lingourile înghesuite pînă la plafon în cele cinci vagoane.

Haslund avea absolută nevoie de o locomotivă pentru a înlocui pe aceea rămasă la Andalsnes. A telefonat inflexibilului șef de gară din acel oraș ; acesta i-a răspuns că avea nevoie de o autorizație militară. La rîndul său, ofițerul norvegian care ar fi trebuit s-o elibereze a declarat că nu poate s-o dea fără acordul comandantului-șef britanic, care dormea. În disperare de cauză, Haslund a trimis pe cineva la Andalsnes pentru a le pleda cauza și în cele din urmă englezii au dat autorizația.

La Romsdalshorn timpul se scurgea într-o așteptare încordată. Era patru dimineața ; la ora șapte, aviația germană, punctuală ca un deșteptător, era așteptată să apară în recunoaștere, și o astfel de concentrare de soldați ar fi însemnat un obiectiv pe gustul ei.

La ora opt nu se știa încă nimic despre tren, dar, din fericire, nici despre Luftwaffe. Apoi, peste cîteva minute, convoiul intră în gară gîfîind. Neștiind nimic despre conținutul lăzilor, sol-

dații britanici erau furioși din cauza întîrzierii produse prin transferarea lăzilor într-un vagon gol „rezervat" care, după părerea lor, ar fi fost folosit mai bine pentru transportarea unităților combatante. Printr-o fericită întîmplare, avioanele germane aveau să sosească abia la ora nouă ; gara redevenise pustie. Enervarea soldaților englezi ajunse la culme cînd, după un timp destul de scurt, trenul s-a oprit și lăzile de lemn au fost din nou descărcate și ascunse într-un tunel dezafectat. Apoi convoiul de trupe a plecat cu soldații săi, care se întrebau ce puteau să conțină acele lăzi pentru a provoca atîta vînzoleală ?

Prima intenție a lui Haslund a fost de a îmbarca totalitatea aurului la Andalsnes pe mai multe nave engleze. Dar, în timp ce curajoasa și mica echipă, împreună cu Haslund, se afla în tunel, în plină frămîntare, un emisar i-a informat că situația era complet schimbată. Nemții înaintau spre Andalsnes dinspre interior ; portul era bombardat de aviație sistematic și necruțător. Noile instrucțiuni ale lui Haslund au fost de a transporta prețioasa marfă la Molde, port situat la o oarecare distanță spre nord-vest. Ulterior, ministrul Oscar Torp i-a trimis un nou mesaj, și anume să expedieze urgent la Molde, spre care se îndreptau în acel moment regele și membrii guvernului, una din lăzi ce conținea 12 000 000 de coroane în bilete de bancă. Aceștia aveau urgentă nevoie de ladă, deoarece erau complet lipsiți de bani.

Haslund o detașă pe sora sa Nini și pe cumnatul său Kristian, cu misiunea de a duce biletele de bancă la Molde cît mai urgent posibil, dîndu-le patru soldați ca însoțitori. În ceea ce îl privea, el își luă sarcina de a transporta restul aurului în același oraș. Pentru acest lucru nu

dispunea decît de un vehicul uzat şi aproape degradat. Singurul loc de unde ar fi putut să-şi procure camioane era Andalsnes. Astfel încît, sora sa Nini, Kristian Gleditsch şi el s-au urcat în maşină împreună cu cei patru ostaşi pentru a se deplasa la Andalsnes, de unde se vedeau incendiile ce luminau ca un far în noapte.

Cînd au intrat în oraş, acesta nu era decît ruine. A descoperi acolo mijloace de transport părea o sarcină imposibilă. Ştiind cît de urgent era ca bancnotele să ajungă la Molde, Haslund reuşi în cele din urmă să descopere o camionetă folosită pentru livrarea peştelui. Soldaţii au instalat în spate sacii cu bani, pe care s-au şi aşezat cu puştile încărcate. Kristian s-a instalat la volan, soţia sa alături de el, nădăjduind că, dacă erau opriţi, puteau să treacă drept negustori de peşte. Haslund îi privi depărtîndu-se în întuneric şi se întoarse pe cheurile incendiate, în căutarea unor vehicule pentru transportarea aurului. El a avut aici marele noroc de a da peste o unitate motorizată a armatei, al cărei comandant a crezut ceea ce-i povestea Haslund şi i-a pus imediat la dispoziţie 26 de camioane cu şoferii lor. El l-a zorit pe Haslund cerîndu-i să realizeze cît mai repede operaţia, căci Molde era deja asediat şi, în orice caz, avea nevoie urgentă atît de oameni cît şi de vehicule.

În timp ce cele 26 de vehicule porneau în viteză pentru a încărca aurul, Nini şi Kristian Gleditsch se îndreptau spre Molde. Starea drumului făcea imposibilă o înaintare rapidă ; asfaltul şoselei crăpase din cauza îngheţului, apoi fusese deteriorat de topirea zăpezilor. Camioneta de peşte se împotmolea adeseori. Soţii Gleditsch, cu ajutorul soldaţilor, au trebuit în mai multe rînduri să o scoată cu mîinile din noroi. Uneori era însă atît de adînc înfundată, încît nu izbuteau şi tre-

buiau să aştepte trecerea altor maşini pentru a o remorca — ceea ce crea aglomeraţii de şiruri de vehicule care aşteptau ca operaţia să fie terminată.

Abia după miezul nopţii, camioneta, acoperită de noroi, ajunse la Molde. Spectacolul pe care-l văzură în faţa ochilor le devenise familiar ; casele erau în flăcări ; văzduhul răsuna de zumzetul avioanelor care bombardau mai mult sau mai puţin la bunul lor plac, căci aparatele aliate erau puţine sau chiar deloc. Singura apărare o realiza artileria antiaeriană care trăgea neîncetat.

Nini şi soţul său au căutat în primul rînd un loc adecvat unde să ascundă banii pe timpul nopţii. Printr-o fericită întîmplare, ei au găsit banca locală practic neatinsă. Ea avea un subsol în bună stare, precum şi o uşă masivă ce nu putea fi uşor spartă. Cînd au sunat la intrare, au fost fericiţi constatînd că se mai afla un paznic de serviciu. După cîteva minute întreaga echipă era culcată pe podea pentru o binemeritată odihnă.

Cînd Haslund s-a înapoiat la tunel în fruntea celor 26 de camioane, Grieg n-a mai zăbovit nici un moment şi le-a încărcat cu cele 1 300 de lăzi, apoi, de îndată ce ultima ladă a fost încărcată, s-a dat ordinul de pornire. Haslund a luat hotărîrea ca fiecare vehicul să rămînă la o distanţă importantă de precedentul. Justeţea acestei precauţii s-a verificat imediat. Într-adevăr, camioanele încărcate din plin abia începuseră să coboare drumul ce ducea la mare, cînd un avion inamic le-a reperat şi a început imediat să atace de la înălţime joasă. Totuşi, nici un camion nu a fost atins. Haslund nu avea posibilitatea să aleagă între mai multe rute ; în mod obligatoriu trebuiau traversate ruinele fumegînde a ceea ce fusese odinioară Andalsnes. Faptul că nu mai rămăsese

aproape nimic nu-i împiedica pe nemți să-și continue atacurile necruțătoare. O bombă a căzut aproape de vehiculul din capul convoiului ; strada a fost blocată de dărîmături și de bîrnele în flăcări. Soldații au trebuit să sară cu toții și să curețe pasajul ; numai astfel convoiul a putut să înainteze.

În timp ce rulau pe un drum strîmt și sinuos, de-a lungul coastei unui fiord, au asistat la un spectacol edificator în ce privește situația tragică a țării lor. Un avion inamic bombarda și mitralia o vedetă torpiloare norvegiană. Rămasă fără muniții, deci incapabilă de a riposta, cu rezervele de carburanți epuizate, ea reprezenta o țintă imobilă în jurul căreia cădeau bombele, făcînd să țîșnească imense coloane de apă.

Ruta urmată de camioane era *grosso modo* aceeași pe care o folosise camioneta de pește, dar acum starea drumului se înrăutățise considerabil. Vehicule militare engleze, ce nu fuseseră concepute pentru un asemenea teren, circulaseră intens, transformîndu-l într-o mlaștină îngrozitoare. Majoritatea camioanelor din convoiul aurului erau supraîncărcate și se înfundau pînă la osii. Soldații erau pe jumătate morți de osteneală din cauza eforturilor de a scoate camioanele trăgîndu-le și împingîndu-le. Pentru a le completa calvarul, din timp în timp apăreau avioane nemțești, astfel încît convoiul a fost silit adeseori să se ascundă în păduri, așteptînd trecerea pericolului. În sfîrșit, în fața ochilor a apărut Molde, dar Haslund știa că ultima etapă a traseului va fi cea mai periculoasă, căci singura modalitate de a ajunge în oraș era folosirea unui bac care traversa fiordul. Cele două vase se aflau pe malul celălalt ; Haslund a ordonat șoferilor să părăsească drumul și să-și camufleze camioanele sub arbori, așteptînd momentul ambarcării. Soldații

se adăposteau de atacurile aeriene repetate furişîndu-se sub camioane ; astfel lingourile de aur îi apărau împotriva gloanţelor şi a schijelor bombelor.

Aceste asalturi necontenite împiedicau bacurile să pornească la drum înainte de căderea nopţii. Haslund era cuprins de enervare ; ar fi fost un adevărat dezastru dacă ar fi sosit prea tîrziu, după plecarea regelui şi a miniştrilor.

În picioare, pe debarcader, el încerca să scruteze întunericul. Huruitul motorului şi scîrţîitul lanţului de edec l-au avertizat de sosirea primului bac. Traversarea vehiculelor a luat un timp considerabil, deoarece fiecare vas nu putea să transporte decît două vehicule de fiecare dată. Cu toate că la Molde sosirea lor nu era aşteptată pentru o oră precisă, probabil că, pe măsură ce timpul trecea, anxietatea creştea.

La capătul a şase ore care-i părură o veşnicie, ultimele două camioane au trecut cu bacul şi abia în zori convoiul a intrat în Molde. Oamenii căzeau de epuizare — cea mai mare parte se aflau la volan de 50 de ore aproape fără întrerupere. Dar nu se punea problema odihnei înainte de a se fi găsit un loc sigur pentru a pune aurul la adăpost.

Haslund descoperi locul ideal, care era subsolul betonat al unei fabrici de textile, în plin centrul oraşului. Zona era supusă unor bombardamente grele, dar, înainte de orice, trebuia evitat ca aurul să aibă de parcurs un drum prea lung, pînă la ambarcarea sa pe nave.

La 28 aprilie, la ora 20, crucişătorul *Glasgow*, escortat de distrugătoarele *Jackel* şi *Javelin*, a plecat de la Scapa Flow, îndreptîndu-se în mare viteză spre Molde ; el avea ordinul de a lua la bord aurul, pe rege şi suita sa, precum şi pe membrii guvernului.

Era cea mai disperată tentativă de salvare din istoria Norvegiei, care primise un imbold nou prin cinicul anunț făcut cu două zile înainte, că Germania se afla acum în război împotriva Norvegiei.

De cîteva zile regele și guvernul așteptau la Molde să apară la orizont nava salvatoare. Fusese o perioadă de grele încercări, căci germanii căutau cu orice preț să-l captureze pe rege „viu sau mort" și de aceea îl urmăriseră cu îndîrjire. El reușise să ajungă la Molde doar venind pe mare la bordul unui vaporaș; de îndată ce s-a aflat despre prezența sa în oraș, Molde a avut de suferit un bombardament aerian înfiorător.

Bătrînul suveran, care poseda fericita capacitate de a putea să doarmă de îndată ce se ivea un moment de acalmie, rămînea deosebit de senin, deși nu ignora ordinele lui Hitler în ceea ce-l privea, de a se pune mîna pe el „viu sau mort". De la o fereastră ce dădea spre port, el asista la acele atacuri efectuate cu un scop dublu — de a-l ucide și de a desființa Molde ca bază navală și militară.

În acest timp, Haslund, Grieg și mica lor echipă stăteau așezați pe mina lor de aur în pivnița fabricii de textile, așteptînd cu răbdare sosirea navelor de război. Ei ignorau total ceea ce se întîmpla, deoarece telefonul nu le mai funcționa. Orașul ardea și străzile erau înțesate de locuitorii care fugeau. Trebuia să se facă ceva pentru aur și chiar repede, căci în orice clipă o bombă putea să cadă peste fabrică și în cîteva secunde nu s-ar mai fi ales nimic din toată munca lor eroică.

Grieg găsise un post de observație de unde asista la luptele ce se desfășurau între navele de război engleze și avioanele inamice. Marea era răscolită de coloanele albe provenite din exploziile bom-

belor și cerul era acoperit de nori de fum provenind de la exploziile obuzelor.

În seara zilei de 28 aprilie devenise evident că sudul Norvegiei nu putea fi salvat de la invazie. Trupele britanice se retrăgeau din numeroase puncte strategice ; atacul proiectat pentru a elibera Trondheim fusese anulat. Guvernul norvegian se simți în acel moment trădat, știind totuși că protestele sale nu puteau modifica această hotărîre. Este motivul pentru care crucișătorul *Glasgow* se afla pe drum pentru evacuarea regelui și a miniștrilor.

Ministrul de finanțe, Oscar Torp, încovoiat sub greutatea rucsacului încărcat cu bancnote, știa că trebuie să se acționeze rapid pentru a scoate aurul din pivnița unde se afla ascuns. Cînd s-a auzit vestea că *Glasgow* era pe punctul de a sosi, Torp a dat ordinul de a se aduce „marfa" în port. În momentul în care două treimi din aur ieșiseră din fabrică, aceasta era cuprinsă în întregime în flăcări. Din nou convoiul s-a pus în mișcare pentru a-și croi drum într-un infern de foc.

În plus Haslund trebuia să se ocupe de Nini și Kristian Gleditsch, literalmente prizonieri în bancă cu cele 12 000 000 de coroane. Toate casele din jur fuseseră distruse, însă, printr-o întîmplare miraculoasă, banca rămăsese intactă ; dar portarul plecase pentru a-și căuta un adăpost, luînd cu el cheile acelor uși masive de la intrare. Cînd Haslund sosi la fața locului cu un mic detașament de soldați, în mod excepțional de oportun o bombă căzu în apropierea băncii și suflul ei dărîmă ușile. La cîteva minute după ce soții Gleditsch se aflau în drum spre cheu, banca a fost distrusă printr-o lovitură directă.

În timp ce camioanele înaintau încet, zigzagînd pe străzile pline de moloz și dărîmături, regele,

prințul moștenitor, mai mulți miniștri și înalți funcționari se îndreptau de asemenea spre port. Clopotnița bisericii ce rămăsese pînă atunci în picioare, în ciuda bombelor, ca un simbol reconfortant, se prăbuși dintr-o dată. Locuitorii fugeau, copiii răniți gemeau. Din mașina sa, Haakon asista la acest spectacol cu un sentiment de neputincioasă groază.

Exista riscul permanent ca parbrizele mașinilor să sară în țăndări, iar cauciucurile să fie sparte de cioburile de sticlă ce acopereau solul. Cortegiul trebuia să înainteze repede pentru a evita riscul ca mașinile să ia foc și ofițerii însărcinați cu „navigația" ce se aflau pe scările mașinilor să fie arși de vii.

Convoiul cu aurul a trebuit să adopte o tactică similară. Atunci cînd Haslund și oamenii lui s-au apropiat de cheuri, în fața lor se întindea o mare de flăcări ; pentru ca prețioasa lor încărcătură să poată ajunge pe cheu, au trebuit s-o pună la bordul unei nave mici și să o transporte pe calea apei.

Comandorului Pegram, comandantul crucișătorului *Glasgow* de 9400 de tone, nu i-a trebuit nici un reper în navigație pentru ca, în plin întuneric, să se îndrepte spre Molde ; orașul strălucea ca un far. La intrare, nava a fost atacată de două avioane Heinkel ale căror bombe au căzut la mai puțin de o sută de metri de navă. În ziua de 29, la ora 22,10 crucișătorul acostă ; pe punți marinari înarmați cu pompe împotriva incendiului stropeau cu apă debarcaderul și nava pentru a evita un incendiu. Apa care țîșnea din pompe se transforma imediat în vapori, ceea ce, combinîndu-se cu flăcările și fumul, reducea vizibilitatea aproape la zero. Stivuite pe debarcader, lăzile cu aur evocau curajul extraordinar al unui pumn de oameni hotărîți ; în timp ce un lanț de soldați

și de marinari englezi le urcau la bordul crucișătorului, alții le stropeau neîncetat.

Regele și suita sa sosiră pe cheu. Ei au trebuit să traverseze bîjbîind norul gros de fum ce înconjura debarcaderul și să se înconvoaie sub dușul pompelor contra incendiului. Cînd suveranul se află, în sfîrșit, la bord, el se bucură de atenția tradițională — paharul cu whisky oferit de un ofițer de marină. La fel, pe măsură ce miniștrii, funcționarii, diplomații străini și un număr de persoane importante urcau scara, erau și ei onorați cu acest bun-venit reconfortant.

Puțin după ambarcarea unei părți din aur și a personalităților, precum și a soldaților norvegieni, două bombardiere trecură cu un zgomot asurzitor chiar la înălțimea catargului, aruncînd bombe asupra crucișătorului. Ele n-au atins crucișătorul, dar punțile sale au fost inundate de apă și de schije de bombe, ascuțite ca acele. Tunurile antiaeriene au deschis focul și refugiații s-au aruncat cu fața în jos pe punte. Atacurile aeriene devenind din ce în ce mai frecvente și mai violente, comandantul Pegram consideră că ar fi o adevărată nebunie să mai rămînă mult în același loc. Trimise următorul mesaj cifrat: „Atacuri de bombardiere pe nava la cheu. Voi pleca la ora unu. Nava neatinsă".

A rămîne mai multă vreme ar fi însemnat riscul de a pierde nava, căci aceasta oferea avioanelor o țintă fixă. Regele se afla la bord, ca și fiul său, amîndoi sănătoși, precum și numeroși miniștri și diferiți diplomați englezi, francezi și danezi. Trebuia evitat ca o avarie a crucișătorului să poată antrena capturarea lor. Comandantul Pegram dădu astfel ordinul de a mola legăturile; *Glasgow* execută o serie de manevre pentru a se degaja de cheul în flăcări, lăsînd pe mal un biet Haslund dezolat, alături de echipa sa credincioasă,

înconjurați de lăzi ce conțineau mai multe tone de aur. În afară de aceasta, mai rămăsese o enormă cantitate de metal prețios în subsolul fabricii de textile, devorată de incendiu ; și, ca o încununare a nenorocirilor, ministrul Oscar Torp uitase pe cheu o valiză conținînd 1 000 000 de coroane, „banii de buzunar" ai guvernului.

În timp ce crucișătorul se îndrepta spre larg cu o viteză de 28 de noduri, distrugătoarele *Javelin* și *Jackal*, la bordul cărora se aflau de asemenea refugiați, și-au ocupat posturile în jurul crucișătorului. Acesta puse capul pe nord, protejat de o perdea de fum lansată de navele de escortă ; marinarii de la tunuri, rămași la posturile de luptă, erau gata să respingă orice nou atac al bombardierelor inamice.

În timp ce micul convoi se îndepărta, regele Haakon a întrunit Consiliul într-un modest compartiment din partea dinapoi a navei care vibra sub pulsația turbinelor. Dezbaterea a fost însuflețită și marcată de profunde divergențe în ce privește acțiunea ce trebuia întreprinsă. Problema s-a pus la vot ; s-a hotărît să se meargă la Tromsoë, la nord de cercul polar, unde guvernul avea să continue să-și exercite funcțiile într-o stare de exil de fapt.

Crucișătorul *Glasgow* a urmat pe mare un drum în zig-zag pentru a-i deruta pe eventualii urmăritori. În ziua de 1 mai, puțin după prînz, comandantul Pegram a catapultat hidroavionul crucișătorului pentru ca acesta să meargă la Tromsoë să informeze despre sosirea regelui, sosire pe care Haakon o dorea cît mai discretă posibil. S-a convenit ca un torpilor norvegian să iasă din port spre a se îndrepta în întîmpinarea lui *Glasgow ;* dar, întrucît nici un torpilor nu era disponibil, printr-un straniu capriciu al dești-

nului această misiune a fost preluată de *Heimdal*, la bordul căruia, cu treizeci și cinci de ani în urmă, Haakon venise din Danemarca pentru a ocupa tronul Norvegiei. Cînd nava s-a apropiat de crucișător, care o domina cu suprastructurile lui înalte, au avut loc mișcătoare scene de rămas-bun. Într-adevăr, unii din miniștri, cei mai importanți, au rămas pe *Glasgow* pentru a merge în Anglia să organizeze lupta pentru eliberarea țării. Cei care aveau să rămînă în Norvegia au trecut pe *Heimdal*. Ultimii care au părăsit crucișătorul au fost regele cu fiul său și, în timp ce coborau scara, marinarii englezi erau aliniați pe punțea prova și pupa și s-a ordonat: *Pe bord* [1].

Era aproape miezul nopții cînd *Heimdal* și-a făcut intrarea în port; în ciuda orei tardive, mulțimea era masată pe cheu pentru a-și întîmpina suveranul. Deoarece era sigur că germanii vor afla repede că Haakon se refugiase la Tromsoë, autoritățile orașului au propus, drept măsură de securitate, ca regele să locuiască într-un pavilion în munți. Acolo regele dispunea de o cameră, fiul său de altă cameră, împărțind un salon în care, împreună cu miniștrii rămași, rezolvau problemele curente ale statului.

La 4 mai ora 15,30 de îndată ce crucișătorul *Glasgow* a ajuns la Greenock, comandantul Pegram a redactat darea de seamă asupra misiunii sale. Extrem de laconic, el trecu sub tăcere cea mai mare parte din pericolele prin care trecuse nava:

„La cererea regelui, am ambarcat aproximativ 25 de tone de aur în lingouri. În momentul plecării, am aflat că o anumită cantitate nu

[1] *Pe bord* — ordin al ofițerului de cart pentru a se da onorurile reglementare cu sifleia, în momentul în care o personalitate importantă urcă sau părăsește bordul.

sosise încă pe cheu. Numerotarea lăzilor a fost imposibilă din cauza condițiilor de ambarcare".

În același timp, s-au dat în pripă dispoziții pentru transferarea aurului la Banca Angliei din Londra. Miniștrii, diplomații și familiile lor, pescarii și soldații dornici de a continua lupta în Marea Britanie erau conduși la gară unde aștepta un tren pentru a-i duce spre capitală. Mulți dintre ei erau răniți, dar nici unul foarte grav.

Pe cheul din Molde, Haslund și echipa sa au asistat cu consternare la plecarea crucișătorului *Glasgow*. Ministrul de finanțe se aplecase peste balustradă și îi strigase aceste ultime cuvinte: „Mergeți cît mai spre nord cu putință!" Era ușor de spus, dar mult mai greu de executat. Orașul era în ruine, populația fugea, și era absolut imposibil să se conteze pe vehiculele complet deteriorate, pentru a efectua lungul și dificilul traseu în perspectivă.

Lui Haslund nu-i rămase prea mult timp pentru a studia problema în amănunt, căci o bombă căzută în apropiere era cît pe ce să proiecteze în mare întreaga cantitate de aur ce nu fusese ambarcată. Informîndu-se în dreapta și în stînga, Haslund află că exista un mic vapor de coastă, *Driva*, legat în celălalt capăt al portului, care i-ar fi putut conveni. Dar prima greutate apăru în legătură cu transportarea aurului; nu exista decît un singur drum, care trecea peste un pod ce nu fusese construit pentru a suporta încărcături grele. Era însă singura soluție și Haslund hotărî să încerce. În mijlocul unui infern de flăcări și fum sufocant, lăzile au fost reîncărcate în camioane care, distanțate cu prudență, au trecut unul cîte unul pe podul care se clătina. Toate

au sosit în stare bună de cealaltă parte, dar au trebuit să mai traverseze încă un cartier al oraşului ; Molde continua să fie bombardat fără încetare ; la trecerea convoiului care înainta cu mare precauţie printre casele incendiate, căldura era atît de puternică, încît soldaţii şi-au pîrlit părul şi au făcut băşici pe piele. În sfîrşit, au ajuns la *Driva* la bordul căruia au încărcat aurul.

În momentul în care micul vapor era pe punctul de a pleca, încărcat între altele şi cu un mare număr de refugiaţi, o bombă a fost gata să-l răstoarne. Alte bombe au distrus un rînd de case ce dădeau spre cheu, proiectînd o ploaie de ţăndări şi de schije pe puntea navei. În sfîrşit, desprinzîndu-se de cheu, *Driva* a pornit spre larg, cu zece tone de aur pe punte. Haslund dăduse proprietarului ordinul de a se îndrepta spre Gjemnes, unde avea să-l întîlnească ulterior. Imediat Haslund se întoarse la fabrica de textile care era în flăcări, dar unde, prin minune, aurul se afla intact în subsolul betonat. Şi de astă dată echipa lui Haslund s-a înhămat la sarcina epuizantă de a încărca aurul în camioane pentru a-l transporta la Gjemnes.

Driva părăsise Molde la ora două dimineaţa. La ora 6, după ce parcurse aproximativ 20 de mile, proprietarul hotărîse să facă escală într-un golf adăpostit unde se afla un mic cheu de lemn. Dar acesta era deja ocupat de o navă ; două vase la acelaşi cheu însemna un obiectiv prea tentant şi de aceea *Driva* se reîntoarse în larg. Abia parcursese cîteva sute de metri şi a fost reperat de un avion german care s-a apropiat în zbor razant pentru a vedea mai îndeaproape despre ce este vorba. Proprietarul lui *Driva* a dat ordin timonierului să pună cîrma la dreapta şi s-a îndreptat spre mal. La fel ca un cîine scăpat din

lanț, vasul s-a năpustit spre mal unde a eșuat scrîșnind, în timp ce o bombă cădea tocmai la cîțiva metri îndărătul său. Cîțiva călători au sărit pe țărm spre a căuta un adăpost, dar în jur nu erau decît tufe de mărăcini, singura formă de protecție. Pilotul avionului, după ce și-a terminat bombele, a încercat să dea foc vasului cu proiectile incendiare. Deoarece vegetația umedă din jur nu se aprindea, pilotul a continuat să mitralieze pînă și-a isprăvit muniții'e. Concentrîndu-și astfel atacurile asupra pasagerilor, el a neglijat *Driva* și astfel aurul a fost salvat. Nu au fost decît doi răniți, unul dintre ei murind ulterior în urma traumatismului.

În timp de război există tendința de a modifica ordinea valorilor. Ajuns acum pe *Driva*, nici Haslund nu a scăpat acestei reguli. Deși deplîngea atacul asupra civililor nevinovați, el știa că, pentru viitor, salvarea aurului era mai importantă decît viața unui pumn de refugiați.

Din fericire, victimele erau puțin numeroase. Se punea acum o altă problemă ; *Driva* se apropia în mod periculos de criza de carburant ; dacă s-ar fi îndreptat spre larg fără a se aproviziona, era mai mult ca sigur că va rămîne în pană. Pe de altă parte, exista pericolul ca avionul care atacase să revină în orice moment, cu magaziile de bombe reîncărcate și cu mitralierele reaprovizionate, pentru a-și încheia treaba.

Haslund s-a gîndit mai întîi să debarce aurul și să-l ascundă într-o carieră de piatră din vecinătate pentru a se întoarce să-l preia mai tîrziu. Era însă un lucru prea riscant, astfel încît a rămas la proiectul inițial de a transporta încărcătura la Gjemnes, ceva mai la nord. Mai întîi, era necesar să se despotmolească vasul ; abia cînd o mare parte din lăzi a fost transferată în spate,

partea din față s-a ușurat și *Driva* a putut din nou să plutească.

Odată ajunși la Gjemnes, Haslund și Grieg au hotărît o schimbare de program. A păstra totalitatea metalului pe o singură navă era un lucru prea riscant; dacă aceasta se scufunda, totul ar fi fost pierdut. Era mult mai indicat să se repartizeze încărcătura în cinci bărci de pescari care, date fiind dimensiunile lor reduse, nu puteau fi suspectate că transportă tone de lingouri în ape controlate de inamic. Și-apoi, în orice caz, fie că era sau nu război, pescarii continuau să pescuiască. Din nou aurul a fost descărcat și reîncărcat. Transbordarea devenise o cursă contra cronometru, căci fusese hotărît ca flotila celor cinci bărci să pornească în condiții de întuneric; dacă încărcarea nu se termina la timp, s-ar fi pierdut încă o noapte. În sfîrșit, totul a fost îmbarcat și bărcile au fost gata de plecare.

Erau niște mici ambarcațiuni de coastă avînd doar o timonerie pentru a apăra personalul în condiții de vreme rea. Cea mai mare parte din lăzi a fost adăpostită în cale, dar o parte din ele a trebuit să rămînă pe punți.

În timpul escalei, pasagerii, în cea mai mare parte funcționari, fuseseră închiși fără mult protocol într-o casă, unul singur fiind autorizat să meargă în sat pentru a face cumpărături pentru toți. Hotărîre considerată necesară pentru ca nu cumva să transpire vreo informație cu privire la conținutul lăzilor transportate. Cînd Haslund și oamenii din echipa sa, epuizați, și-au încheiat lucrul, s-au gîndit că cel mai bine ar fi fost să o ia din loc. Sub protecția unui cer negru ca smoala, ei credeau că puteau să se strecoare discret, lăsînd în port cît mai mulți pasageri cu putință. Hotărîrea lui Haslund era moti-

vată mai ales prin teama că vapoarele vor fi supraîncărcate. S-a întîmplat însă că planul a fost divulgat; unii călători au auzit zgomotul surd al motoarelor și s-au precipitat din paturile lor spre cheu, urcînd cu forța în bărci. Alții, care nu se treziseră destul de repede, au ajuns la mal pentru a vedea doar cum dispare în întuneric coca neagră a ultimului vas.

Înaintarea minusculei armade a transportoarelor de aur era teribil de înceată; la ivirea zorilor, deși nu parcurseseră decît cîteva mile, au trebuit să caute un adăpost. L-au găsit la Kvalvag, unde vasele s-au adăpostit într-un golf strîmt, invizibil pentru patrulele de avioane.

Nici acum Haslund n-avea idee despre destinația sa finală. Își amintea doar de ceea ce îi strigase ministrul de finanțe de la înălțimea punții de pe *Glasgow*, atunci cînd crucișătorul se pregătea să iasă în larg: „Mergeți cît mai spre nord cu putință!" Dacă ar fi știut că era vorba de Tromsoë, la o distanță de 500 de mile, pe o mare năpădită de submarine și survolată neîncetat de avioane inamice, moralul său ar fi fost mult mai scăzut.

Cum s-a lăsat întunericul, bărcile de pescari au virat ancora strecurîndu-se din apele golfului ca hoții noaptea. La dreapta lor, cerul era în flăcări, strălucind într-o lumină purpurie; orașul Kristiansund ardea. La acea epocă a anului nopțile erau extrem de scurte; de îndată ce se iviră zorile, mica flotilă se îndreptă spre Tustna, insulă situată doar la 15 mile de Gjemnes, și se ascunse în cîteva nișe apărate de stînci care înaintau spre mare.

În noaptea următoare proiectele lui Haslund au fost răsturnate. Înghesuiți în jurul aparatului de radio, Haslund și echipa sa au aflat că aliații

evacuau porturile Andalsnes, Namsos și Trondheim. Nemții se apropiau din ce în ce mai mult. Dacă ar fi continuat să avanseze în salturi de purice, ar fi mers spre o inevitabilă capturare, deoarece, cu viteza pe care o aveau bărcile de pescuit, i-ar fi trebuit două luni pentru a ajunge la un punct suficient de nordic. Astfel încît el își asumă riscul de a naviga în plină zi, și flotila parcurse 40 de mile pînă la Titran, un minuscul port din insula Froya. Dat fiind că acolo cheul nu putea să primească mai mult de un singur vas, de fiecare dată, acestea au trebuit să-și aștepte rîndul pentru a acosta și a depune călătorii pe uscat.

Nu trecuseră nici cinci minute de cînd fusese descărcat ultimul vas și deodată se auzi un zgomot sinistru ; imediat a apărut un avion, în zbor razant, de-a lungul coastei. Bărcile au putut fi însă ascunse și camuflate, mai înainte ca aparatul să fi ajuns deasupra lor. Din adăposturile lor, paznicii aurului puteau distinge fața pilotului. Din fericire însă, tot ceea ce putea să vadă pilotul erau doar cîteva ferme izolate și cîteva case de pescari ce păreau abandonate. Soarele ce se înălța pe cer arunca nuanțe purpurii pe coama înzăpezită a munților.

Flotila nu se afla prea departe de Trondheim, al cărui fiord era frecventat de parcă ar fi fost o șosea națională ; navele germane intrau și ieșeau după bunul lor plac. Și, după cele auzite la radio, inamicul se stabilise încă și mai la nord. Pentru Haslund situația era critică, căci marea ce se întindea în fața lui era controlată de germani, iar coasta oferea puține locuri în care flotila s-ar fi putut refugia. Mai soseau și alte știri îngrijorătoare ; în spatele lor, inamicul se apropia și era de așteptat în orice moment ca să reocupe Froya, pe care o evacuase recent.

Haslund ţinu atunci un consiliu ; s-a convenit ca Nordahl Grieg, poetul devenit pirat, însoţit de Kristian Gleditsch şi de unul din soldaţii din „garda aurului", să plece deghizat ca pescar pe una din bărci, încercînd să găsească o navă de război britanică. Şansele erau foarte slabe, dar, dacă acest lucru s-ar fi întîmplat, Grieg ar fi folosit toată elocvenţa de care era capabil, şi care era considerabilă, pentru a-l convinge pe comandant să primească aurul sau cel puţin să escorteze flotila pînă ce aceasta se va afla în securitate. Grieg a pornit la drum cu un echipament ridicul de neadaptat pentru căutarea unei nave pe mare : două pavilioane ale codului internaţional şi un felinar. Semnificaţia pavilioanelor era : „Mă aflu în pericol şi solicit ajutor imediat" şi : „Doresc să intru în contact". Lampa era destinată să emită semnale S.O.S.

Cu toată fermitatea de care dădeau dovadă, cei trei bărbaţi erau foarte puţin optimişti. Nu erau siguri că vor putea distinge o navă germană de una engleză. Îşi luară rămas-bun de la camarazii lor, pe deplin convinşi că-i vedeau pentru ultima oară, apoi se aşternură la drum.

Mai întîi s-au îndreptat spre larg. Orele treceau cumplit de monotone, şi pasagerii nu zăreau nici măcar fumul care ar fi prevestit apropierea unei nave. Deodată, în faţa lor a apărut o siluetă neagră. Cu toţii au căzut imediat de acord să sabordeze barca mai curînd decît să lase să cadă aurul în mîinile inamicului. Dar „submarinul" aruncă dintr-o dată un enorm jet de apă ; era o balenă.

A doua zi, dis-de-dimineaţă, au sosit la Sauoy, o insulă mică din arhipelagul insulelor Froan, unde, aşa cum se înţeleseseră, au aşteptat să sosească restul flotilei. Timpul se scurgea şi în zare

nu se vedea nici o navă ; fuseseră oare capturate sau scufundate ? Singura modalitate de a afla era să revină la locul unde îl părăsiseră pe Haslund şi pe ceilalţi. Grieg împrumută o mică ambarcaţiune cu motor şi plecă să refacă traseul în sens invers.

În acest timp Gleditsch, patronul şi soldatul s-au culcat pe punte pregătindu-se de o lungă aşteptare. Neliniştea lor creştea ; se lăsase noaptea ; apoi, în obscuritate, ei au sesizat un zgomot de motor şi au putut să discearnă formele a două mari nave de pescuit. Nu erau acelea pe care le aşteptau ; totuşi au auzit dintr-o dată vocea lui Grieg care îi striga şi, atunci cînd cele două nave au acostat, i-au recunoscut pe Haslund şi pe ceilalţi.

Haslund le-a explicat această schimbare neaşteptată în mijloacele de transport. În timpul aşteptării sale, aflase că germanii tocmai puseseră mîna pe o vedetă lanstorpile norvegiană şi patrulau în interiorul fiordurilor păstrînd pavilionul norvegian. Haslund socotise că era prea mare risc să circule cu cinci nave, chiar dacă erau mici. S-a hotărît deci ca acestea să fie păstrate pentru transportul civililor şi ca aurul să fie transferat pe două nave de pescuit mai importante şi anume : *Stolvag* şi *Alfhild.*

La Froan, Haslund a întocmit planurile în vederea următoarei călătorii. S-a hotărît că a doua zi vor pleca spre Langsundet, puţin mai la nord de Namsos, unde germanii se instalaseră de-a binelea. Era vorba de un traseu plin de riscuri, căci cuprindea o porţiune de 70 de mile ce trebuiau efectuate în largul mării, cu o singură escală posibilă, pe o stîncă goală unde se afla doar un far. Haslund micşorase echipa, reducînd-o la o mînă

de oameni ; el lăsase soldaţii la Froya, considerînd că protecţia pe care o ofereau nu compensa interesul pe care l-ar fi stîrnit prezenţa lor în ochii inamicului.

Grieg, poetul, a explicat mai tîrziu de ce îşi continuau drumul cînd aveau atît de puţine şanse de reuşită :

„Lucru ciudat, aveam impresia că soarta noastră era legată de aceea a aurului. Asigurasem paza lăzilor la fiecare din deplasările lor, şi la bord rămîneam lîngă ele ca o femelă care-şi apără puii. Încărcătura noastră îşi avea taina ei ; ea ar fi permis Norvegiei să cumpere arme, să-şi refacă armata, să-şi regăsească libertatea".

De la Langsundet s-au îndreptat spre Donna, o insulă vecină cu Sannesjoen, fără să fi fost reperaţi. Doi din membrii echipei au fost trimişi pe uscat pentru a face cumpărături de primă necesitate înainte de a-şi continua drumul spre nord. De la o vreme nu mai avuseseră contact cu nimeni, şi sperau să obţină informaţii despre situaţia exactă a Norvegiei. Au aflat astfel că regele şi guvernul se aflau în stare bună la Tromsoë. Mai era cale lungă pînă acolo, totuşi acum ştiau care le este destinaţia finală.

Pe mare timpul se menţinea favorabil, ceea ce le-a permis să lenevească pe punte profitînd de razele soarelui. Aveau cu toţii nevoie de acest răgaz, căci de mai bine de o lună se jucau de-a v-aţi ascunselea cu nemţii, şi nervii lor erau supuşi la încercări grele. Cu toate că în intervale lungi marea era pustie, menţineau o vigilenţă strașnică. Uneori oboseala le făcea farse ; stîncile goale presărate pe mare căpătau o uimitoare asemănare cu submarinele ; s-a întîmplat ca, la vederea unui

stîlp metalic ce semnifica prezența unei epave sau a unei stînci submarine, unul din oameni să înceapă să strige: „Un periscop la prova!" ceea ce nu era întotdeauna o alarmă falsă. Odată un submarin se scufundă în viteză la vederea navei. Haslund strigă: „Submarin!", ordonînd omului de la cîrmă să se îndrepte cu toată viteza spre coastă.

„Eram gata să deschidem vanele de apă de mare", povestea Grieg. „Dacă submarinul s-ar fi ridicat din nou la suprafață, eram hotărîți să sabordăm nava și să aruncăm aurul în apă. E greu de spus cît de ușurați ne-am simțit cînd am văzut că submarinul a continuat să rămînă la fund". Haslund a coborît pe uscat și a telefonat autorităților maritime pentru a le semnala întîlnirea cu submarinul. Puțin mai tîrziu și-a făcut apariția un distrugător britanic care părea să fi țîșnit din neant și care începu să lanseze grenade. Un strat gros de ulei și numeroase resturi s-au răspîndit la suprafața mării, dovedind că submarinul fusese scufundat. În zadar a încercat Haslund să trimită distrugătorului un mesaj; acesta dispăru tot atît de repede precum apăruse.

Într-o altă zi, s-au aruncat cu toții în apă pentru că unul din oamenii de veghe strigase că un avion se îndrepta direct asupra lor. Așteptau răpăitul mitralierelor; neauzind nimic, unul dintre ei ridică capul și văzu că inamicul era un uriaș goeland.

La sosirea lor la Bodo, au avut o serie de incidente exasperante. Bodo nu aflase încă pe cont propriu că era război. Cînd navele s-au apropiat, în întîmpinarea lor a venit un vas mic sub pavilion norvegian, semnalizînd să oprească. După care, un funcționar de la vamă, furios, le-a reproșat că n-au satisfăcut formalitățile obișnuite la intrarea în port. Cît despre polițistul local,

acesta a refuzat să rechiziționeze o mașină, spunînd că nu avea autoritatea să facă un lucru atît de grav și punîndu-se sub adăpostul unei legi din 1898 care se aplica la trăsurile cu cai. Puțin după aceea, Bodo avea să cunoască dura realitate a ocupației germane ; la 27 mai orașul a fost bombardat și distrus aproape în întregime.

Haslund și echipa sa n-au zăbovit acolo prea mult. După ce au părăsit Bodo, au traversat cu prudență cîmpurile de mine puse de marina engleză în ziua invaziei. La ivirea zorilor, au văzut o formațiune importantă de nave de război ; lucru reconfortant, erau nave aliate. Au ajuns pînă la Harstad, adevărat furnicar de soldați francezi, englezi și polonezi, și înțesat de tancuri, tunuri, muniții și echipamente de război. Forțele aliate cîștigau teren și-i respingeau pe naziști, dar ofensiva aceasta avea să fie de scurtă durată.

În dimineața zilei de 9 mai, la ora 8, cele două nave soseau în fața portului Tromsoë în plină furtună de zăpadă. Prin curajul și incredibila lor forță sufletească și prin ceva mai mult decît un dram de noroc, ajunseseră în acest oraș unde se afla sediul guvernului. De-a lungul acestei călătorii epice nu s-a pierdut nici măcar un gram de aur. Un mic cuter ce aparținea apărării de coastă, sub pavilionul marinei regale norvegiene, le-a ieșit în întîmpinare pentru a se informa ; cînd comandantul său a aflat care era conținutul lăzilor, i-a luat pe Haslund și pe Grieg conducîndu-i pe uscat la ministrul de finanțe. Încîntat de știrea cea bună, „sportivul" ținu să vină personal la bord pentru a inspecta prețioasa încărcătură.

Oscar Torp i-a felicitat personal pe toți participanții ; i-a asigurat că remarcabilele lor fapte vor fi recunoscute și recompensate la timpul potrivit. La aceste cuvinte, întreaga echipă s-a ali-

niat în poziţie de drepţi, răspunzînd „Totul pentru Norvegia!“ După ce au trecut atîţia ani, cuvintele acestea sună cam melodramatic; pentru acel moment însă, ele corespundeau într-adevăr împrejurării, rezumînd în modul cel mai desăvîrşit sentimentele acelor bărbaţi şi acelei femei.

Micul grup care înfruntase cele mai mari greutăţi coborî pe uscat cu picioarele tremurînd şi, pentru prima dată după atîta vreme, se bucură de o noapte bună de somn. Cu toate acestea, odiseea aurului norvegian era departe de a se fi încheiat, deşi la acea epocă mareea înfrîngerii părea că se retrage. La 17 mai, ziua sărbătoririi independenţei, regele şi membrii guvernului ascultară retransmisia unui serviciu religios celebrat în biserica norvegiană din Londra, iar Nordhal Grieg citi la radio un poem emoţionant compus de el cu această ocazie.

În acest timp însă, deasupra Europei norii se îngrămădeau. În Anglia, Chamberlain fusese înlocuit prin Churchill, mai viguros şi mai dinamic. De cealaltă parte a Mînecii, evenimentele luau o întorsătură dramatică şi dezastruoasă. Germania invadase Ţările de Jos, şi Franţa se afla în pericol. Era nevoie presantă de trupele ce luptau în Norvegia; bătălia pentru această ţară era practic terminată. Se apropia momentul în care aurul trebuia să fie din nou evacuat.

La 26 mai, crucişătorul *Enterprise*, care, împreună cu „confratele“ său *Emerald*, participase deja la prima misiune de transport al aurului englez în timp de război, semnala Amiralităţii din Londra: „Poziţia la ora 8 — 61°44′ N. şi 04°50′ V. — Drum 192° în negură, în direcţia Scapa“. Crucişătorul venea de la Tromsoë avînd la bord aurul pe care-l însoţeau Haslund, Grieg şi membrii guvernului norvegian.

Enterprise fusese trimis în mare grabă la Tromsoë ca răspuns la un apel dramatic al guvernului. Germanii erau ferm hotărîţi să nu le scape cele 19 tone de aur restante. În timp ce crucişătorul se afla la cheu, ei au lansat un atac aerian. Numeroasele bombe căzute în jurul navei făceau apa să ţîşnească ca nişte adevărate gheizere. *Enterprise* sosi la Scapa în ziua în care întrerupse tăcerea radio ; puţin timp după acostare, aurul se afla într-un tren special, în drum spre Banca Angliei din Londra.

În Norvegia hotărîrea de luptă era neschimbată. Cu toate că Olanda fusese invadată, la 28 mai Aliaţii au recucerit Narvik-ul. Era prima lor victorie pe uscat.

O forţă aliată, compusă din trupe engleze şi franceze, a risipit mitul invincibilităţii germanice. Dar în seara aceleiaşi zile sosi ştirea capitulării belgiene. Trupele care recuceriseră Narvik-ul s-au retras, fiind necesare în Anglia. La 3 iunie, Aliaţii începură să se retragă şi germanii reocupară oraşul. Narvik-ul nu mai avea importanţă în comparaţie cu pericolul ce ameninţa Franţa.

Haakon şi guvernul făcură o ultimă încercare pentru a neutraliza Narvik-ul sub controlul Suediei ; propunerea însă a fost respinsă cu brutalitate. Regele şi miniştrii săi au fost invitaţi să se refugieze în Anglia pentru a continua lupta ; în afară de capitularea necondiţionată, ei nu aveau altă alegere. Deşi conştienţi că ar putea fi acuzaţi de abandonarea poporului în faţa tristului său destin, Haakon se hotărî să plece la bordul unei nave britanice. La ultima reuniune a cabinetului, ultimele sale cuvinte au fost : „Domnul să salveze Norvegia !" A strîns mîinile miniştrilor care rămîneau. Toţi erau cu ochii în lacrimi.

În după-amiaza zilei de vineri 7 iunie, un remorcher i-a ambarcat pe membrii Storting-ului

și pe miniștrii care plecau. Apoi a așteptat la ieșirea din port ca silueta lungă și cenușie a crucișătorului *Devonshire* să se desprindă din ceață. El debarcă atunci încărcătura sa umană care se urcă pe nava de război pe puntea căreia se făcu apelul nominal.

La ora 19,40, un cuter din paza de coastă, avîndu-i la bord pe rege și pe prințul moștenitor, ieși din port și se lipi de crucișător. Haakon urcă scara ca un bătrîn epuizat; pentru prima dată de la începutul invaziei, arăta mult mai în vîrstă decît era. De pe plaja prova, el contempla scumpa sa țară, Norvegia. Nava începu să vibreze sub pulsația puternicelor mașini, și o dîră de spumă se formă îndărătul ei, în timp ce punea capul spre larg. Haakon rămase sprijinit de balustradă pînă ce coasta dispăru la orizont.

La 9 iunie, la ora 5 dimineața, *Devonshire* începu să fie scuturat de tirul tunurilor sale care răspundeau atacului unor avioane inamice. Unii pasageri începură să umfle centurile de salvare și cîteva femei leșinară. Marinarii alergară să frece cu whisky obrajii acelora care-și pierduseră cunoștința.

Dacă suveranul avea anumite scrupule de conștiință părăsindu-și „nava sa" care se scufunda, marinarii aveau un alt motiv de regret. La mai puțin de 100 de mile distanță, portavionul *Glorious* era angajat într-o importantă luptă navală cu cuirasatul *Scharnhorst*. *Devonshire* captă un mesaj de pe *Glorious*, dar amiralul Cunningham avea ordinul ca sub nici un pretext să nu rupă tăcerea radio, ținînd seama de caracterul secret al misiunii sale. Astfel încît el nu putu nici să vină în ajutorul lui *Glorious* și nici măcar să semnalizeze poziția acestuia.

La 10 iunie, ora 10, *Devonshire* sosi la Gourock pe Clyde, de unde un tren special îl

transportă pe rege şi suita sa la Euston. Seara, la sosirea trenului, regele George al VI-lea şi noul său prim-ministru Winston Churchill îl primiră pe suveran şi pe prinţul moştenitor.

În acel moment Marea Britanie se temea ea însăşi de o invazie, şi propriul său aur era în curs de a fi transferat pe celălalt ţărm al Atlanticului, spre a evita capturarea sa de către nemţi. Aurul norvegian avea să ia acelaşi drum.

Fredrik Haslund, care-şi dovedise măiestria salvînd aurul şi punîndu-l la adăpost, a fost însărcinat să supravegheze ca el să parvină în condiţii bune pe celălalt ţărm al oceanului. El nu mai dispunea de ajutorul solid al lui Nordahl Grieg, deoarece poetul se încadrase în Royal Air Force unde avea să-şi găsească moartea în 1943, în cursul unui raid deasupra Berlinului.

Sîmbătă 15 iunie nava *Bomma* plecă din Falmouth cu prima încărcătură de aur norvegian. Haslund a însoţit-o la Baltimore, asigurîndu-se că aurul va fi livrat la Washington, după care plecă în Canada, unde avea să ia anumite dispoziţii pentru restul metalului. Era ferm hotărît să nu se piardă nici un lingou ; cu toate acestea, a preferat să folosească mai multe nave decît să rişte totul pe una singură. Au fost luate precauţii infinite pentru recuperarea aurului în cazul în care nava ar fi fost torpilată ; lăzile erau legate de nişte flotori pe puntea superioară pentru a fi aruncate în mare înainte de scufundarea vasului. Cu titlu de precauţie suplimentară, s-au făcut şi scheme indicînd amplasarea exactă a lăzilor la bord, pentru cazul cînd nava ar fi naufragiat.

La sfîrşitul lui iulie, Haslund putea să declare cu mîndrie că, în afara unei cutiuţe cu praf de aur, proiectată peste bord cînd se spărsese o ladă, totul sosise cu bine la destinaţie. Istoria ar fi putut să fie însă diferită fără precauţiile pe care

le luase Haslund. O navă ce transporta 50 de lăzi fusese torpilată, dar echipajul reuşi să arunce în apă o plută de care erau legate lăzile. Pluta rătăci cîtăva vreme pe Atlantic, dar fu găsită de un alt vas trimis în căutarea ei.

Haslund şi mica sa trupă au fost întotdeauna foarte modeşti. Ei considerau că faptele lor strălucite nu au fost posibile decît datorită ajutorului dat de nenumăraţi norvegieni necunoscuţi, în cursul lungii lor expediţii spre Tromsoë. Ca semn de gratitudine, Haslund propuse ca cei care au participat la salvarea avuţiei naţionale să primească o mică medalie de aur, fabricată din piesele salvate. Această sugestie însă a rămas, din păcate, fără urmări.

Probabil că pentru mulţi dintre ei lipsa unei recunoştinţe oficiale a fost fără mare importanţă. S-au simţit de deplin recompensaţi peste cinci ani, cînd *Devonshire*, aceeaşi navă care-l evacuase pe suveran, urca în fiordul Oslo avîndu-i la bord pe prinţul moştenitor şi unii miniştri, printre care Oscar Torp. Cincisprezece nave de război engleze şi norvegiene formau escorta. Cheurile erau negre de o mulţime entuziastă şi portul plin de nave de toate mărimile, de la ambarcaţiuni cu vîsle la vapoare de coastă. Oamenii răguşeau aclamînd, iar portul răsuna de salutul de bun-venit al sirenelor.

Devonshire era unul din bastimentele ce însoţeau crucişătorul *Norfolk*, care îl readucea pe rege în ţară. Războiul nu se terminase încă; dar regele şi guvernul puteau cel puţin să urmărească sfîrşitul de pe pămîntul natal. Trecuseră aproape cinci ani din momentul plecării în exil.

Adresîndu-se supuşilor săi, Haakon spuse: „În ameţeala bucuriei noastre să nu uităm marea şi dificila sarcină ce ne aşteaptă, dacă vrem să reuşim să facem în această ţară, aşa precum dorim, o so-

cietate dreaptă și liberă, pentru toți bunii norvegieni".

Fără curajul și hotărîrea lui Fredrik Haslund și a prietenilor săi, viitorul ar fi fost însă mult mai întunecat. Acțiunea lor a îngăduit guvernului în exil să ia parte activă la lupta împotriva opresiunii. Prețul plătit a fost mare, dar libertatea nu se dobîndește niciodată decît scump. După cum spunea primul ministru Johan Nygaardsvold în acea zi de întoarcere triumfală :

„Astăzi sosim în număr mare, cîteva sute, dar unii nu sînt printre noi. Au trebuit să facă sacrificiul suprem pentru ca noi să putem reveni. Ei și-au dat viața pentru patria mamă și odihnesc acum în pămîntul Franței, al Olandei, al Belgiei, al Germaniei sau al Norvegiei sau chiar în tainicele cimitire din cele șapte mări. Numele lor nu figurează pe lista pasagerilor pentru Norvegia și nu vor figura niciodată. Dar ne vom aminti de ceea ce scria Nordahl Grieg înainte de a ne părăsi : «Și morții vor fi alături de noi în ziua cînd ne vom întoarce» !"

5

AURUL OLANDEI

Ca prim-Lord al Amiralității, lui Winston Churchill îi revenea o mare parte din responsabilitate pentru campania din Norvegia. Lucru curios, nu el, ci Chamberlain a fost făcut vinovat.

Camera Comunelor a refuzat să-i atribuie lui Churchill povara acestui fiasco; dezaprobarea s-a îndreptat spre Chamberlain și cabinetul său. Dacă Sir Kingsley Wood, veșnic optimist, și-ar fi îndeplinit sarcina de ministru al aerului cu mai multă hotărîre, soldații care luptau în Norvegia nu ar fi fost lipsiți de indispensabilul sprijin aerian. Critici asemănătoare puteau fi adresate și celorlalți miniștri.

Era foarte evident că, prin nehotărîre și slăbiciune, s-au ratat ocazii importante și că devenise necesar ca războiul să fie condus cu mai multă energie. Ceea ce părea imposibil de realizat sub conducerea sumbră a lui Neville Chamberlain.

La 7 mai, într-o Cameră a Comunelor arhiplină, a început dezbaterea despre „conducerea războiului". Tonul discuției s-a vădit încă de la intrarea primului ministru, primit de laburiști cu strigăte sarcastice: „Cine a pierdut trenul?"

De cîtăva vreme, opinia era din ce în ce mai favorabilă plecării lui Chamberlain. Acest lucru a fost exprimat cu fermitate de către un puternic grup de conservatori anti-münchenezi care se în-

trunea în fiece săptămînă sub președinția lui Leo Amery, om politic rutinat, fost ministru și consilier privat.

Dezbaterea, care a durat două zile, avea să schimbe cursul războiului și să aducă la putere un guvern de uniune națională mai preocupat de victorie decît de combinații politice.

Clement Attlee, lider al Partidului laburist, îl dezvinovăți complet pe Churchill. Pentru el, problema depășea Norvegia. Țara considera că războiul nu era condus cu destulă energie și hotărîre.

Liderul Partidului liberal, Sir Archibald Sinclair, a fost usturător și l-a citat pe istoricul Macaulay: „A păstra în timp de război o mentalitate de timp de pace înseamnă o politică slabă și crudă: un război blînd nu economisește sînge și bani, ci le risipește".

Amiralul flotei, Sir Roger Keyes, bătrînul erou de la Zeebrugge, intră în Cameră în uniformă de paradă, cu pieptul acoperit cu șase rînduri de decorații. Aspectul său era oarecum cabotin, dar Sir Roger și-a explicat astfel prezența: „Vreau să vorbesc în numele ofițerilor și al tuturor oamenilor din marina combatantă, care sînt foarte nemulțumiți". Apoi a pronunțat un atac virulent împotriva modului cum este condusă campania.

Leo Amery a citat cuvintele pline de dispreț cu care Cromwell a dizolvat Parlamentul cel lung. Privind fix spre Chamberlain, el spuse: „Ați stat prea mult timp aici nefăcînd nimic bun. Vă spun să plecați — să terminăm cu dumneavoastră. Pentru numele lui Dumnezeu, plecați!"

A doua zi, cînd s-a reluat dezbaterea, devenise evident că se va pune problema de încredere, căci laburiștii au anunțat că vor cere un vot care să fie „reprezentativ pentru starea de spirit a țării".

După declarația sa, Chamberlain nu mai putea fi menținut în postul său : „Spun prietenilor mei, și am prieteni în Camera Comunelor, că accept sfidarea. Ba chiar mă bucur pentru aceasta. Vom vedea cel puțin cine este pentru noi și cine este contra noastră și apelez la prietenii mei ca să ne susțină în votul din seara aceasta".

Camera a fost scandalizată ; în locul unui apel la patriotism, era vorba, așadar, ca, în mod egoist, interesele personale să aibă prioritate față de interesul național.

Churchill s-a ridicat și a declarat : „Preiau întreaga responsabilitate în legătură cu ceea ce a făcut Amiralitatea și întreaga mea parte din această povară".

I-a revenit galezului Lloyd George, din ce în ce mai bătrîn, dar mereu aprig, sarcina de a-l împiedica pe Churchill să depășească măsura făcînd ca nava să se încline prea mult : „Prea onorabilul gentlemen nu trebuie să se lase transformat într-un adăpost antiaerian pentru a împiedica schijele să-i atingă pe colegi". Adresîndu-se lui Chamberlain, i-a spus că problema nu era de a ști care erau prietenii primului ministru, ci avea o cu totul altă importanță. Cu un dispreț zdrobitor i-a amintit de „apelul la sacrificiu" și a declarat că națiunea nu-l va urma decît dacă i se va arăta calea. „Declar solemn că primul ministru ar trebui să dea exemplu de sacrificiu, căci nimic n-ar putea contribui mai mult la victorie decît propria sa demisie".

Cu ocazia votului de încredere, guvernul a obținut majoritatea, dar numai cu 81 de voturi în loc de 213, cum ar fi fost normal. Era o victorie slabă, și era evident că un mare număr din partizani îl părăsiseră pe Chamberlain. Patruzeci și trei de conservatori votaseră împotriva guvernului și 80 se abținuseră.

A doua zi, naziștii invadau Țările de Jos. Vremea intrigilor de culise era depășită. Se impunea cu necesitate absolută formarea unui guvern de uniune națională, lucru imposibil cu Chamberlain.

Cine putea însă să-i urmeze ? Chamberlain era favorabil lordului Halifax, care avea numeroși susținători, printre care regele. Personaj colțuros și sec, avînd o mînă deformată pe care o purta permanent acoperită cu o mănușă neagră, nu era el omul capabil să cîștige o luptă atît de inegală. Provenea dintr-o familie aristocratică, aproape feudală, în care perioadele de studiu erau întretăiate de partide de vînătoare pe un fond de castele ancestrale. Oricum ar fi fost, Halifax nu era foarte dornic să călăuzească țara în condițiile dificile ale momentului ; de aceea el singur spunea că, prin poziția sa de „pair", rămînea în afara competiției, deoarece Camera Comunelor nu putea fi condusă din Camera Lorzilor. În realitate, simpla idee de a deveni primministru îl înspăimînta.

În schimb, Churchill nu resimțea nici un fel de neliniște la gîndul de a-și asuma sarcina de șef al guvernului. Atunci cînd a înțeles că avea să conducă țara, s-a dus la culcare gîndind : „Întreaga mea viață n-a fost decît o pregătire pentru acest moment și pentru această încercare".

Churchill nu întrunea unanimitatea. Halifax, care declinase acest post, gîndea despre el că avea „sentimente copilărești îmbinate cu o inteligență de om mare". Pentru alții, Churchill era considerat prea emotiv și nestatornic. În America era socotit un om politic terminat, elocvent, excentric, cu înclinație spre băuturi tari. Subsecretarul de stat american Sumner Welles vorbise despre această slăbiciune în cuvinte aspre, și ambasadorul Kennedy abia dacă-și ascundea antipatia.

Totuşi, fiecare ştia că unele din cuvintele pronunţate de Churchill în perioada interbelică se vădiseră profetice ; dar brusca sa ascensiune a surprins pe cea mai mare parte dintre oameni. În afară, pare-se, de Franklin Roosevelt, preşedintele Statelor Unite.

Se bănuieşte că preşedintele avea un oarecare dar al previziunii ; îndată după declararea războiului, începuse să întreţină cu Churchill o corespondenţă de o remarcabilă sinceritate şi oarecum foarte puţin ortodoxă, căci atunci cînd un şef de stat comunică atît de regulat cu un ministru, şi nu cu primul ministru, aceasta apare ca un afront deliberat adus celui din urmă. Puţin timp după preluarea noilor sale funcţii, Churchill trimise următoarea cablogramă : „Cu toate că am schimbat postul, cred că nu doriţi să întrerupem corespondenţa noastră particulară".

Răspunsul lui Roosevelt a fost afirmativ. Cu toate ciocnirile lor frecvente, uneori din cauza penuriei de dolari şi de aur, relaţiile dintre cei doi bărbaţi au fost în general prieteneşti.

Într-o anumită epocă din tumultuoasa sa carieră, Churchill fusese ministru de finanţe ; dar pînă şi cei mai fervenţi admiratori ai săi recunoşteau că finanţele nu erau partea sa cea mai tare. El era făcut mai curînd pentru circumstanţe eroice, acolo unde trebuiau luate hotărîri îndrăzneţe. Şi, de îndată ce şi-a asumat înaltele sale funcţii, evenimentele i-au amintit cu brutalitate că Norvegia nu era o excepţie. În mijlocul celor mai mari pericole, aurul juca un rol capital.

Pe cînd studia schimbările ce trebuiau aduse în compoziţia guvernului, s-a primit ştirea despre invazia germană în Ţările de Jos. Era în ziua de 10 mai, la primele ore ale dimineţii. Ca şi în Norvegia, nu a existat nici declaraţie de război, nici preaviz, şi olandezii au fost luaţi cu totul pe

neașteptate. Ca și norvegienii, olandezii au cunoscut o perioadă de pace aproape neîntreruptă de la bătălia de la Waterloo. Și, ca și francezii care se considerau în securitate în dosul inexpugnabilei linii Maginot, olandezii considerau că ar putea respinge orice invadator, prin inundarea regiunilor atacate.

În orele care au premers zorilor, Țările de Jos au descoperit că neutralitatea nu însemna o garanție împotriva diviziilor blindate ale lui Hitler. Faptul că führerul declarase public inviolabilitatea frontierei olandeze ar fi putut să-i facă mai neîncrezători. Cu un dispreț plin de cinism față de convențiile încheiate, el spusese confidențial: „Voi intra la ei prin ușa din spate!", ceea ce a și făcut. Olandezii nu erau deloc pregătiți să riposteze unui atac lansat pe neașteptate. La ivirea zorilor, erau încă atît de siguri că bariera de apă ar putea să oprească invazia germană, încît nici nu s-au gîndit să privească în aer, de unde venea adevărata amenințare, sub forma parașutiștilor. Fără a mai lua în considerare și armata invizibilă a unei importante coloane a cincea, care abia aștepta să-i predea lui Hitler cheia ușii din spate, despre care s-a vorbit.

Felul în care au fost luați prin surprindere olandezii ilustra încă o dată pericolul unei politici de pace-cu-orice-preț căci, la fel ca belgienii, ei fuseseră avertizați pe larg despre intențiile Germaniei. Atacul asupra țării lor fusese prevăzut mai întîi pentru 12 noiembrie, apoi amînat din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile. Regele Leopold al Belgiei fusese alarmat de către un informator neașteptat, ambasadorul german Bülow-Schwante, care aparținea unui mic grup de diplomați ostili lui Hitler. Dar, chiar dacă acest avertisment părea suspect, nu exista nici o rațiune va-

labilă pentru a fi ignorat cel de al doilea ; în ianuarie, doi ofițeri germani, maiorul Helmut Reinberger și maiorul Erich Hoenmann, au aterizat forțat în Belgia, pe cînd încercau să ajungă în Germania la bordul unui mic avion ; Reinberger a fost arestat de militarii belgieni, care l-au împiedicat să ardă documentele aflate în servieta sa, unde au fost găsite informații privind proiectele lui Hitler de invadare a Olandei, Belgiei și Franței. S-a crezut atunci că este vorba de o manevră de intoxicare, cu atît mai mult cu cît Hitler, tocmai din cauza acestui incident, a fost silit să decidă amînarea atacului.

Pe de altă parte, olandezii nu ar fi trebuit să dispreţuiască o altă informație foarte importantă transmisă din Berlin. În acest oraș ei aveau un prieten nepreţuit în persoana colonelului Hans Oster, din Abwehr, care, la rîndul lui, era și el opoziționist și făcuse confidențe despre ostilitatea sa față de Hitler atașatului militar olandez, maiorul G. T. Sas. Încă din luna noiembrie 1939 el formulase repetate avertismente asupra intențiilor führerului. În aprilie 1940, el a comunicat că Danemarca și Norvegia aveau să fie atacate. Această informație a fost transmisă norvegienilor, care au neglijat-o, luînd-o drept un element din „războiul nervilor".

Fără să se descurajeze cîtuși de puțin, la 9 mai colonelul Oster l-a anunțat pe maiorul Sas despre iminența invaziei și despre faptul că de data aceasta nu va mai fi amînată. Sas transmise mesajul către Ministerul de Război din Haga. Cu toate că la 7 mai guvernul olandez rechemase din permisie pe toți militarii, din cauza unei intense activități la frontieră, el nu a ordonat starea de alarmă pentru unitățile din „Fortăreața Olanda", regiune situată la nord de fluviile Maas și Waal

pe care se sprijinea întreaga apărare a Țărilor de Jos.

Aceasta reprezenta fără îndoială inima națiunii. În perimetrul său se află marile orașe Amsterdam, Rotterdam, Haga și Leiden. Din trei laturi, ea este apărată de obstacole naturale : Marea Nordului, golful Zuiderzee și fluviile Waal, Rhin și Maas. Cea de a patra latură reprezenta „linia Apelor" care, dacă ar fi fost inundată, ar fi format o barieră de netrecut pentru orice năvălitor.

Și în acest caz oamenii de finanțe au fost mai atenți decît militarii la pericolul ce amenința. În noiembrie, înalții funcționari ai Băncii naționale (Nederlandse Bank) luaseră anumite măsuri pentru a trimite în străinătate, îndeosebi în Statele Unite, o mare parte din aur. În afară de aceasta, s-au întocmit planuri în vederea evacuării rapide a aurului rămas, în caz de invazie ; atunci cînd germanii au dat asaltul, aurul se afla deja în lăzi.

În noaptea de 10 mai, la ora 1,30, oamenii de veghe au semnalat importante formațiuni aeriene pe cerul Olandei. După care pericolul părea să fi trecut, căci avioanele se îndreptau spre Anglia. Încă o dată, alarmă falsă !... Dar, din păcate, era vorba de un șiretlic ; bombardierele au făcut cale întoarsă și peste două ore asupra aerodromurilor civile și militare se revărsa o ploaie de bombe. În același timp, trupele germane treceau frontiera sau coborau din cer cu parașutele. Era o armată de o putere înspăimîntătoare ; mii de vehicule blindate erau susținute de o mie de tancuri grele.

La ora 4, regina Wilhelmina, care se găsea la palatul regal Huis ten Bosch (Casa Pădurilor), și-a trezit fiica, care dormea, prințesa Iuliana, murmurîndu-i : „Vin !" Nu era nevoie de nici

un cuvînt în plus; prinţesa ştia despre ce era vorba. Soţul său, prinţul Bernhard, o anunţase deja că germanii se pregăteau de invazie cu forţe uriaşe.

După aproape patruzeci de ani, în staţiunea sportivă de la Lech, în Alpii Austrieci, prinţul Bernhard al Ţărilor de Jos ne-a povestit cum aflase de acest eveniment:

„Eram aşezat la birou cînd a sunat telefonul. Era maiorul Sas, care mi-a comunicat: „Mătuşa mea e bolnavă", ceea ce reprezenta cifrul convenit între noi pentru a mă informa despre intrarea germanilor. Am spus aceasta reginei şi soţiei mele, care a dus copiii în adăpostul antiaerian".

La frontieră, infanteria germană şi tancurile armatei a VI-a zdrobeau o rezistenţă hotărîtă, dar ineficientă, iar bombele paralizau aerodromurile strategice în jurul oraşului Haga, la Wahlhaven şi la Moerdijk.

Divizia de paraşutişti desfăşurată în vecinătatea imediată a palatului Huis ten Bosch era comandată de generalul SS Kurt Student, care primise direct de la Hitler ordinul de a captura regina şi, dacă era posibil, întregul guvern.

Paraşutiştii destinaţi să pună mîna pe familia regală erau îmbrăcaţi în uniforme olandeze, trimise pe sub mînă armatei germane de către simpatizanţi nazişti. Cu multă vreme înainte de invazie, poliţia lichidase o reţea de contrabandişti ce operau la frontiera germană şi descoperise că se trecea fraudulos o mare cantitate de uniforme olandeze, din toate armele. Semnificaţia acestei operaţiuni îi scăpase însă cu desăvîrşire.

Atunci cînd regina Wilhelmina şi-a trezit fiica, ea nu-şi făcea nici un fel de iluzii despre inten-

țiile parașutiștilor care se apropiau de reședință. Deși Casa de Orania era de origine germană, deși mama și soțul său decedat fuseseră germani, iar fiica sa luase în căsătorie un german, regina nutrea o profundă antipatie pentru cel de-al treilea Reich și nu-și ascundea disprețul pentru „acești bandiți". Wilhelmina, care domnea de patruzeci și doi de ani, spusese adeseori că mai curînd se va omorî decît să cadă în mîinile lui Hitler, și nimeni nu se îndoia că ar fi făcut acest gest.

Înspăimîntată de rapiditatea cu care avea loc înaintarea inamică, unul din primele sale gînduri a fost de a asigura perpetuarea Casei de Orania prin fuga familiei sale. Astfel încît, cele două fiice ale Iulianei, Irène și Beatrix, au fost trezite imediat, îmbrăcate, și s-au dat dispoziții pentru plecarea lor.

Bătrîna regină era una din rarele persoane care n-a fost surprinsă de invazie. Ea se temuse și prezisese ceea ce se întîmpla acum, inclusiv folosirea parașutiștilor, dar unii oameni politici au rămas surzi la avertismentele sale. Oamenii politici europeni păreau să aibă ca numitor comun facultatea de a-și ascunde capul în nisip.

Prințul Bernhard își amintește cu tristețe :

„Știam că germanii pregătesc o invazie. De fapt, aveam informații personale despre atacul prevăzut în noiembrie. Primisem din Germania o carte poștală, de la o persoană pe care nu o voi numi, redactată în asemenea mod, încît semnificația era limpede. Știam că pot să am deplină încredere. Am vorbit despre aceasta cu regele Leopold al Belgiei și cu șeful statului major general al Olandei. Într-adevăr, nu știu de ce atacul a fost amînat".

Încercarea de a se pune mîna pe familia regală nu a eșuat decît datorită rezistenței îndîrjite a

trupelor ce apărau terenurile de aviație și clădirile aflate în imediata apropiere a palatului. Divizia generalului Student, formată din soldați tineri, dar combativi, a fost ținută în șah ; soldații care nu au fost omorîți au fost făcuți prizonieri. Astfel, familia regală a avut timp să se salveze ; generalul H. G. Winkelman a fost de părere ca familia regală să meargă la palatul Noordeinde, în centrul orașului, unde ar fi fost mai bine apărată împotriva atacurilor aeriene și a pericolului de a fi capturată. La ora 8, regina a redactat un comunicat care a fost citit la radio, protestînd împotriva „violării flagrante a regulilor obișnuite la popoarele civilizate".

Pentru a nu trezi atenția, familia regală nu a folosit mașinile oficiale, ci a făcut traseul în două taxiuri obișnuite. Pe dinafară, regina părea calmă și stăpînă pe ea ; în forul său interior, fierbea însă de mînie din cauza acestei violări a neutralității țării sale. Totuși, pentru a nu-i înspăimînta pe copii, ea s-a comportat ca și cum ar fi fost vorba de o plimbare obișnuită. Regina a luat loc în prima mașină, iar prințesa, soțul ei și cei doi copii în cea de-a doua. În momentul în care vehiculele au demarat, grenadierii din garda palatului au deschis focul asupra unui avion german, pe care grupul regal l-a văzut apoi căzînd în flăcări.

„Tocmai părăseam palatul — ne povestește prințul. Am apucat o pușcă Lewis, am ochit avionul, dar nu l-am nimerit. Un caporal din garda palatului a deschis focul și l-a doborît ; am fost extrem de gelos. Junkerele zburau foarte jos. Personal nu am văzut parașutiști în uniformă olandeză ; la drept vorbind, umblau atîtea zvonuri în legătură cu soldații în uniforma armatei noastre, încît nu știai cui să-i dai crezare. Mi s-a afirmat de asemenea că

unele vehicule blindate inamice aveau numere olandeze. Abia după 24 de ore ni s-a confirmat că germanii încercau să pună mîna pe noi".

Abia sosită la Noordeinde, regina a vrut cu orice preț să intre în contact cu guvernul. Acesta nu i-a fost însă de mare ajutor, căci majoritatea miniștrilor erau de negăsit. În mod ciudat, viața continua aproape ca în timpuri normale; s-ar fi zis că populația nu înțelegea ceea ce se întîmpla. Se îmbulzea în străzi provocînd blocări de circulație și stînjenind deplasările militarilor, ca și înaintarea grupului regal.

Rezistența se întărise, dar pentru scurt timp. Deși majoritatea olandezilor nutrea o mare ostilitate față de naziști, exista un nucleu de trădători, tocmai aceia care trecuseră uniforme dincolo de frontieră, uniforme pe care acum le purtau soldații germani însărcinați să ocupe podurile de pe fluvii. La fel erau deghizați și unii parașutiști coborîți pe pămîntul Olandei.

Guvernul olandez, în dorința sa de a păstra neutralitatea, preferase cu multă naivitate să-și bizuie securitatea pe respectarea legilor internaționale de către Hitler și nu pe ajutorul militar al Marii Britanii și Aliaților săi. În consecință, rămăsese strict în afara conflictului. Acum însă lansa un apel insistent, cerînd intervenția engleză.

De fapt, Anglia elaborase un plan pentru cazul în care marile porturi olandeze și belgiene ar fi fost ocupate, căci, dacă ar fi căzut în mîinile dușmanului, ele reprezentau un mare pericol pentru securitatea sa. Și de data aceasta vigoarea și rapiditatea atacului german i-a luat pe englezi pe neașteptate și a fost nevoie de o improvizație de ultimul minut pentru a se pune în execuție operația XD. O importantă forță navală formată

din nave de război a fost concentrată într-un timp foarte scurt ; au participat toate distrugătoarele disponibile, multe dintre ele fiind retrase din escorta convoaielor. În afară de distrugerea instalațiilor esențiale, marina a fost chemată să evacueze de urgență un mare număr de civili englezi și un număr de tehnicieni, ale căror proiecte și cunoștințe științifice ar fi putut fi de o mare valoare pentru inamic. S-a pus de asemenea problema evacuării unor membri ai guvernului Țărilor de Jos și a unei mari cantități de aur olandez, în pericol iminent de a fi capturat.

S-a stabilit cu multă rapiditate o legătură directă între Londra și Haga. Marina de război olandeză a primit plicuri sigilate conținînd hărți ce indicau cîmpurile de mine și semnalele secrete de recunoaștere, însă cu ordinul formal de a nu fi deschise decît la primirea unui mesaj special.

Rapiditatea cu care s-a trecut la executarea operațiunii XD și penuria ascuțită de nave sînt excelent ilustrate de deplasările distrugătorului HMS *Codrington*. La 10 mai, ora 7,30, comandorul Creasy, comandantul primei flotile de distrugătoare ancorate în Gutta Sound la Scapa Flow, cu patru ore înaintea plecării, a primit ordinul să se deplaseze urgent la Dover. Peste o oră și jumătate, *Codrington* se afla în larg ; a doua zi dimineața, la ora 8, la Dover, el se lega bord la bord cu un petrolier, după ce efectuase în 23 de ore un drum de 530 de mile. O formațiune puternică, cuprinzînd crucișătoare, se afla deja în fața coastei olandeze pentru a încerca să împiedice debarcările aeropurtate pe plajă.

Pe uscat se desfășura un spectacol de un haos și de o confuzie indescriptibile. Populația era avertizată că parașutiștii germani purtau uniformă olandeză și era prevenită în legătură cu coloana

a cincea. În multe locuri se dădeau lupte grele, dar în acelaşi timp viaţa părea să se desfăşoare ca de obicei. Furnizorii aduceau pîinea, laptele şi legumele la uşa clientelei. Şi cum soldaţii germani care cădeau din cer dispuneau de florini pentru a-şi procura alimente, unii dintre ei, în plină luptă, făceau o pauză cumpărîndu-şi răcoritoare de la chioşcuri.

Într-o cronică asupra evenimentelor din ajun, ziarul *Times* din 11 mai arăta că paraşutiştii în uniformă olandeză au aterizat lîngă aerodromul de la Haga. În timp ce un ziarist trimitea următoarea cablogramă din Rotterdam : „Aici, pe arterele principale domneşte o atmosferă calmă de duminică seara. Oamenii stau liniştiţi şi beau pe terasele cafenelelor, în timp ce la 500 de metri se aud din timp în timp rafale de mitralieră !"

Pe o singură coloană a ziarului apărea următoarea ştire : „Numirea noului prim-ministru, d-l Churchill."

La Londra, ataşatul naval olandez lucra foarte activ cu englezii pentru a organiza distrugerea instalaţiilor vitale şi evacuarea prinţesei regale şi a aurului. Lipsa de cooperare era mare în Olanda.

Comandanţii distrugătoarelor *Whitley* şi *Vivien* au fost convocaţi la o conferinţă la bordul crucişătorului *Galatea*, nava amiral a celei de a doua escadre de crucişătoare ; ei au primit sarcina să meargă la Ijmuiden să o ia pe prinţesa regală şi familia, să evacueze o sută de civili britanici şi să-l escorteze pe *Perseus* care trebuia să transporte aurul pe celălalt mal al Mării Nordului.

A fost o misiune ratată. Dacă pentru *Whitley*, principalul ajutor primit pentru orientarea sa în navigaţie a fost doar puternica lumină roşie a oţelăriilor, la sosirea sa nu a găsit nici un ba-

lizaj vizibil. Şi în orice caz, un ofiţer olandez i-a spus comandantului că acolo nu se găseau „nici civili englezi, nici familie regală şi nici un fel de navă gata să iasă în larg". Astfel încît distrugătorul a făcut cale întoarsă. Cu mijloace de comunicaţii atît de reduse, e greu de spus ce altceva ar fi putut să facă. Intrarea în golf era presărată cu mine şi nici un comandant nu şi-ar fi riscat nava pe cîmpurile de mine. Cu toate acestea, comandanţii distrugătoarelor britanice s-au bucurat întotdeauna de reputaţia de a fi îndrăzneţi, în spiritul celor mai bune tradiţii ale lui Drake; după cum s-a dovedit cu prisosinţă în Norvegia, prudenţa exagerată, circumspecţia nu au intrat niciodată în vocabularul lor marinăresc. În orice caz însă, atît prinţesa regală, cît şi soţul şi copiii acesteia nu se aflau la întîlnire.

Prinţul Bernhard a considerat că de vină a fost lipsa de comunicaţii:

„Totul era foarte confuz. În acel moment comunicaţiile între olandezi şi englezi erau foarte defectuoase. În realitate, iniţial nu aveam intenţia să-mi trimit soţia şi copiii în Anglia. Prima idee a fost să mergem la Paris pe şosea, dar am părăsit ideea cînd germanii au ocupat podurile şi drumul spre Paris a fost tăiat. Abia atunci am hotărît să-i trimitem în Anglia".

Wild Swan, unul din primele distrugătoare sosite la Ijmuiden, avea la bordul său un detaşament de distrugere comandat de căpitanul comandor Hill, însărcinat să distrugă rezervoarele de petrol, tunurile, instalaţiile anexe ale navigaţiei, depozitele de mine şi de torpile de la Hoeck van Holland. La sosirea navei, aceasta a fost atacată în picaj de avioane germane. Ştiind că intrarea în port era minată, comandantul lui *Wild Swan* şi-a lansat distrugătorul cu viteză de

20 de noduri pe partea interzisă a geamandurilor din şenalul de acces şi a venit să se lege cu partea din faţă la cheul Harwich. *Whitshed*, care-l însoţea, a fost bombardat ; un proiectil explodat a aruncat peste bord mai mulţi marinari şi a aprins încărcăturile explozive, pregătite pentru demolare, ce se aflau pe punte ; incendiul a putut fi stins şi cei 131 de ofiţeri şi lucrători din echipa de distrugere au fost coborîţi pe uscat.

Cînd *Wild Swan* şi-a făcut îndrăzneaţa intrare în port, mulţimea care se îngrămădea pe cheu l-a aclamat, dar necazurile au început imediat după aceea. Hill şi oamenii săi se pregăteau tocmai să înceapă lucrările de distrugere, cînd un ofiţer din marina olandeză se prezentă la bord dorind să ştie cine erau şi ce voiau. El a cerut ca distrugerile să fie întîrziate, deoarece militarii considerau că vor putea opri înaintarea germanilor.

Cît despre generalul Winckelman, el se opunea oricărei distrugeri importante, care, după părerea sa, era prematură. Prefera să transforme stocurile de petrol în materiale inutilizabile decît să arunce rezervoarele în aer. Cu atît mai mult se opunea planului englez de a se distruge ecluzele şi porţile acestora, susţinînd că o asemenea măsură ar provoca inundaţii catastrofale.

I s-a cerut atunci lui Hill să plece cu detaşamentul său la Rotterdam pentru a ajuta la evacuarea unei mari cantităţi de aur ce risca să fie capturată. Dar militarii neputînd furniza nici un mijloc de transport, s-a hotărît că grupul va lua loc la bordul unei pilotine. Hill plecă deci spre Rotterdam la ora 20,15 cu echipa sa, înarmată cu încărcături explozive şi cu trei grenade submarine, prevăzute cu dispozitive electrice de aprindere. În acest timp, *Wild Swan* rămînea legat la cheu, aşteptînd sosirea aurului pe care avea să-l transporte în Anglia.

Între timp sosise și acostase alături HMS *Hyperion*; germanii se găseau atît de aproape, încît cele două nave se pregăteau să respingă o eventuală tentativă de abordaj. Mitralierele de 13 mm și piesele de artilerie de calibru mai mare, care se aflau deasupra nivelului cheiului, au fost puse în poziție de tragere, îndreptate spre uscat, pentru a para orice atac.

În timp ce servanții se instalau la tunuri pentru o noapte de veghe, comandantul lui *Wild Swan* aștepta cu răbdare întoarcerea lui Hill, care escorta lingourile de aur; cea mai mare parte a acestora se găsea în subsolurile blindate de la Nederlandse Bank din Amsterdam și Rotterdam.

Dat fiind că inamicul înainta cu rapiditate spre Amsterdam, directorul băncii intră în contact cu compania regală de navigație cerînd să-i pună la dispoziție, de urgență, două nave. I s-a acordat *Iris* și *Titus* ce se aflau atunci în apele de la Ijmuiden, după care s-a ordonat lui *Perseus*, aflat de asemenea la Ijmuiden, să se alipească la convoiul aurului. Rămînea acum ceea ce era cel mai greu: să se extragă metalul prețios din subsoluri și să fie transportat pe uscat pînă la nave. Rapiditatea și păstrarea secretului erau factorii esențiali pentru reușită, deoarece germanii debarcaseră forțe importante pe plajă, între Hoek și Ijmuiden. În acel moment de pericol atît de grav, compania de navigație care furniza cele trei nave nu s-a sfiit să discute aprig asupra prețului ce trebuia plătit pentru operația de evacuare. Banca îi oferea 415 000 de florini; compania insista pentru a obține o jumătate de milion.

În timp ce se executa planul de salvare a aurului, se organiza și evacuarea prințesei Iuliana cu copiii. Dar *Royal Navy* își pierduse răbdarea din cauza acestor întîrzieri succesive. Într-adevăr,

în afară de tentativa eşuată a lui *Whitley*, încă un crucişător mai avusese întîlnire cu familia regală, la care aceasta nu se prezentase.

Explicaţia acestor contraordine era următoarea : regina Wilhelmina întocmise la rîndul ei planuri de evacuare fără să facă apel la Royal Navy. Ea luase dispoziţiile necesare pentru ca vedeta lansatorpilă 51 s-o transporte pe fiica sa în provincia occidentală Zeeland şi de acolo pe coasta franceză de unde prinţesa trebuia să meargă la Paris, să se instaleze la nişte rude. Comandantul vedetei raportase însă că operaţia devenise imposibilă, deoarece nava se afla acum într-o zonă controlată de inamic. S-a pus atunci problema de a se face drumul pe şosea ; cînd s-a dovedit că şi şoselele erau la fel de impracticabile, a fost acceptată oferta de ajutor a marinei engleze.

Problema se punea acum de a organiza fără incident ieşirea prinţesei şi a copiilor săi din palat, dat fiind că acesta era asediat. Un grup de indivizi aparţinînd coloanei a cincea se instalase într-un imobil vecin şi trăgea asupra oricui încerca să iasă din palat. În plus, germanii erau bine instalaţi în sector şi mai primeau întăriri pe calea aerului.

„Totul s-a întîmplat atît de repede, încît mi-e greu să redau amănuntele, dar îmi aduc aminte foarte bine de trăgători — ne-a povestit prinţul Bernhard. Pe unul l-am văzut cum ochea de la o fereastră ; am pus mîna pe o puşcă de vînătoare prevăzută cu lunetă telescopică şi l-am doborît".

Se luase hotărîrea ca evacuarea aurului să fie conjugată cu evacuarea familiei regale. În timp ce soldaţii din garda palatului deschideau focul asupra indivizilor din coloana a cincea, un vehicul blindat aparţinînd Băncii Olandei a pătruns

discret în grădină. În mașină au intrat prințesa, copiii ei și prințul Bernhard, însoțiți de guvernanta copiilor, d-na Roell, și fiica ei, precum și o mică gardă. D-na Roell, prietenă apropiată, fusese domnișoară de onoare la căsătoria prințesei ; soțul ei era secretarul prințului.

Prințesa Iuliana plîngea : „Simt că n-am să-mi mai revăd mama", spunea prințesa. Prințul Bernhard își ascundea sentimentele rîzînd și glumind cu copiii. Și-a fotografiat chiar familia, căci se întreba și el dacă nu o vede pentru ultima dată. Într-adevăr, deși german prin naștere, el ura fascismul și era hotărît să rămînă pe loc și să continue lupta. Regina Wilhelmina a insistat însă ca el să plece cu familia ; la protestele sale, ea i-a spus : „Dacă se întîmplă ceva fiicei mele, mă omor." Prințul a trebuit să asculte și să plece împotriva voinței lui, dar și-a făgăduit să se întoarcă de îndată ce va fi posibil. Considerînd că se va putea întoarce imediat ce-și va ambarca familia, nu luă nimic cu el, nici măcar ceea ce considera că era cel mai prețios tezaur al său, ceasul pe care tatăl său i-l dăduse la 13 ani, la ceremonia confirmării. Astfel încît el nu avea asupra lui decît uniforma de ofițer, cizmele și cămașa de pe el. „Am fost foarte indispus, după cîte îmi amintesc, că a trebuit să particip la dineul de la palatul Buckingham cu o cămașă murdară și fără butoni la mansete". Evocînd aceste momente, el mai povestește :

„Baronul Roell, aghiotantul și secretarul meu, care era ofițer de cavalerie, a ascuns toate bunurile mele personale de valoare ; am regăsit totul la întoarcerea mea. Era un om curajos. A rămas pentru a continua lupta ; din nenorocire, a fost trădat și împușcat de nemți".

La sfîrșitul după-amiezii, aurul din banca de la Amsterdam fusese instalat în 12 camioane și în unul din vehiculele blindate care transportau metalul galben în timp normal. Camioanele au plecat cu mare viteză spre Ijmuiden. Nu au luat escortă militară pentru a-i împiedica pe germani să acorde o atenție excesivă acestui convoi.

Cît despre vehiculul blindat, acesta a trecut mai întîi pe la palat pentru a lua familia regală. Era un mod de a călători destul de neobișnuit. Prințul era așezat în fața unei ferestre cu zăbrele, ținînd pe genunchi o armă automată. Alături de conducător stătea un soldat din gardă, înarmat, avînd o cutie de carton ce conținea bijuteriile coroanei. În spate, prințesele Beatrix și Irene stăteau pe grămezile de paie ce acopereau lăzile cu aur.

„Aveam o pușcă-mitralieră germană, își amintește prințul. Era o armă foarte folositoare, pe care am luat-o cu mine în Anglia. De fapt, o mai am și acum. Am fost foarte surprins aflînd că fetițele stăteau pe aur. Aveam însă un alt colet de valoare ; soția mea pusese bijuteriile coroanei într-o cutie de carton legată cu sfoară. La acea epocă, ele valorau peste un milion și jumătate de lire sterline".

Pentru mai multă siguranță, vehiculele păstrau o distanță mare între ele. Au fost adeseori oprite în drum de armata olandeză, dar, recunoscînd pasagerii, soldații le făceau semne prietenești. Oricît de discret ar fi vrut să circule, convoiul nu putea să nu atragă atenția ; în mai multe rînduri, a intrat sub focul soldaților germani. Cu mult calm, prințul Bernhard a interzis orice ripostă pentru a nu da alarma și a nu atrage atenția asupra conținutului vehiculelor.

Drumurile erau atît de aglomerate, încît le-au trebuit trei ore pentru a parcurge distanța scurtă de la Amsterdam la Ijmuiden, unde haosul era total. Portul era plin de refugiați ce așteptau cu îngrijorare să găsească un loc pe navele engleze sau pe oricare altele care i-ar fi putut duce spre libertate. Era o adevărată bătălie pentru a urca în cea mai mică ambarcațiune. În acest timp se desfășurau lupte aeriene și navele lui Royal Navy erau permanent supuse atacurilor date de bombardierele în picaj.

Atașatul naval olandez făcea tot posibilul pentru a coopera cu britanicii în scopul de a organiza de la Londra evacuarea aurului și a familiei regale, precum și distrugerile ce trebuiau efectuate pentru ca porturile cele mai importante să nu poată fi utilizate de germani ; în Olanda însă, spectacolul era foarte puțin încurajator. Spiritul defetist părea să fi cucerit o mare parte din armata olandeză care făcea direct obstrucție. Unii erau mult mai preocupați de eventualele represalii decît de a-i ajuta pe Aliați.

(Trebuie spus că această atitudine nu s-a manifestat numai la olandezi. Atunci cînd nava *Brilliant* a urcat fluviul Escaut avînd un corp de debarcare trimis spre a distruge instalațiile și echipamentele portului Anvers, comandantul a povestit că „fusese aclamat de o mare mulțime". Totul s-a schimbat însă cînd a fost vorba să se pună programul în execuție. „După șase ore de discuții și tocmeli, s-a fixat un preț decent pentru a se închiria două remorchere, necesare lucrărilor de distrugere". În acest timp orașul se afla sub un asemenea bombardament, încît *Brilliant* a trebuit să plece cu refugiații, o mare parte dintre ei fiind cetățeni englezi și membri ai legației britanice. Nefericitul corp de debarcare a fost aban-

donat în voia soartei în nădejdea că va găsi un mijloc pentru a reveni în Anglia.)

Nava *Codrington,* care venise de la Scapa într-un timp record, a fost trimisă să o ia pe prințesa Iuliana cu familia.

Aviația inamică ataca aproape perpendicular ; astfel că navele nu puteau să îndrepte împotriva avioanelor tunurile lor antiaeriene și nu puteau să se bizuie decît pe Lewis-urile lor prea puțin eficace și mai cu seamă pe remarcabilul simț de manevră al comandanților.

Creasy raportează că avioanele efectuau atacurile „în plin soare", așa încît nu erau vizibile decît în ultimul moment, după ce bombele erau aruncate ; Creasy „a pus toată forța înainte, pentru ca vîntul să vină de la celălalt bord". Această tactică a dat rezultate ; nava sa nu a fost atinsă, cu toate că bombele au căzut destul de aproape. „Nu mă îndoiam de efectul unui vînt relativ maxim pentru a para atacurile unor bombardiere de la mare altitudine sau în picaj", spunea el.

Codrington a încercat să acosteze în trei rînduri, dar curentul îl îndepărta de cheu. Cînd a reușit, în cele din urmă, să se lege, familia regală nu venise încă. Ea fusese întîrziată de un intens raid aerian și, la sosirea sa la Ijmuiden, accesul în port era blocat. A fost silită să se îmbarce pe un feribot, de cealaltă parte a golfului, pentru a putea ajunge în acest fel la *Codrington.* Văzînd manevra micului vaporaș, avioanele germane l-au atacat în mai multe rînduri. Prințesa Beatrix, cu sora ei care-i stătea pe genunchi, asista la acest spectacol cu o copilărească curiozitate. Era prea tînără pentru a-și da seama de amploarea catastrofei ce se abătuse asupra Olandei.

Feribotul a făcut mai multe încercări pînă a reușit să se lege de-a lungul distrugătorului ; abia

la ora 23,35 familia regală, cele patru persoane din suită şi cei trei agenţi ai poliţiei au urcat la bordul lui *Codrington*.

Acesta se desprinse de cheu şi se îndreptă spre larg, lăsînd în urma lui o dîră de spumă. În acel moment, un bombardier german lansă asupra navei de la 400 de metri un obiect voluminos, negru. Comandantul Creasy, orbit de lumina gloanţelor-trasoare, care se îndreptau spre avion, nu a putut vedea exact despre ce este vorba. Aproape imediat nava a fost scuturată de o puternică explozie submarină, care a ridicat un imens gheizer la o distanţă de aproximativ 100 de metri în faţă. Avionul lansase o mină magnetică.

Comandantul Creasy a pus toată forţa înainte şi *Codrington* era aproape acoperit de propriul său val, în timp ce se îndrepta spre estuarul Tamisei. De jur împrejur marea părea că arde ; nu erau decît reflexele luminii răspîndite de navele în flăcări. Silueta distrugătorului se detaşa clar pe acest fond luminos. Aceasta prezenta un avantaj. De pe punte, comandantul Creasy putea să distingă şi să evite sutele de vaporaşe care presărau marea, încărcate cu fugari ce se grăbeau spre securitatea pe care le-o oferea Anglia.

În raportul său, comandantul Creasy menţiona în două linii succesul deplin al misiunii : „Familia regală a debarcat după ce mi-a făcut cinstea de a lua cu mine micul dejun la 9,15".

Înainte de a pleca, Creasy aflase că *Perseus* era pe punctul de a părăsi Ijmuiden cu o încărcătură de aur. El a detaşat atunci nava *Vimy* pentru a-i servi de escortă. În apropierea portului, nava a fost atacată în picaj şi servanţii tunurilor au salutat cu urale căderea avionului care, arzînd ca o torţă, s-a prăbuşit în mare. Timp de trei ore, epuizante pentru starea ner-

voasă, *Vimy* l-a aşteptat pe *Perseus*, care la ora 3,55 încă nu apăruse. Olandezii uitaseră să-i informeze pe englezi despre schimbarea de program survenită în ultimul moment ; pentru acest transport aveau să fie utilizate numai două nave : *Titus* şi *Iris*.

Completînd starea de confuzie generală, alte două nave de război se aflau în faţa portului, în timp ce oamenii lor de veghe scrutau orizontul ca să-l descopere pe *Titus*, pe care erau însărcinaţi să-l protejeze. Comandanţii îşi pierdeau răbdarea, neştiind că această navă se afla deja în drum spre Anglia. Din fericire, şansa a pus capăt acestei dezordini : din port ieşi *Iris* şi cele două nave i-au asigurat escorta, dar cu destul de multă întîrziere.

Dramatica aventură a *Iris*-ului începuse chiar de la primele atacuri germane. Ignorînd rolul ce avea să le fie încredinţat, marinarii de la bord dormeau, cînd, deodată, au fost treziţi la ora 3 dimineaţa de bombele care cădeau peste Ijmuiden. Asurziţi, s-au repezit pe punte şi au aflat de la paznicul porţii de la ecluză că Olanda fusese invadată. Comandantul de pe *Iris*, Klaas de Jong, aştepta ora fluxului pentru a pleca în direcţia Italiei. Telefonă la birourile companiei, la Amsterdam, şi primi un răspuns sec : „Aşteptaţi instrucţiuni noi !" Nu i s-a spus nici un cuvînt în plus.

Bărbat scund, cu un temperament solid, comandantul se întoarse în port şi-şi anunţă echipajul că trebuiau să aştepte noi ordine. Deoarece timpul trecea şi nu li se spunea nimic nou, marinarii începură să se enerveze. „Erau aproape scoşi din minţi cînd se gîndeau la soarta familiilor lor. Unii mi-au spus deschis că voiau să vadă dacă ai lor erau în viaţă, înainte de a porni la drum",

povestește de Jong. Deși plin de înțelegere față de ei, le-a amintit că nu era momentul să se gîndească la problemele lor personale.

„Olanda are nevoie de nava noastră, care trebuie să fie gata să iasă în mare în orice moment. Totuși, deoarece unii insistau ca să-și vadă mai întîi familiile, m-am dus din nou să telefonez companiei".

Rezultatul acestui apel telefonic a fost sosirea unui ofițer de poliție care, vorbind fără echivoc, i-a amintit echipajului datoria. „Din momentul în care Olanda a fost invadată, le-a spus acesta, marinarii oricărei nave olandeze au devenit membrii serviciilor armate. Din acest moment sînteți mobilizați. Trebuie să vă apărați țara acolo unde vă aflați." Și i-a dat fiecărui marinar să semneze un angajament de lealitate față de Olanda. În urma acestui fapt murmurele au încetat.

Abia la ora 17 de Jong primi ordinul de a intra cu nava în ecluză în vederea unei plecări apropiate. Înaintînd de-a lungul cheului, el se întreba ce fel de misiune avea să i se încredințeze. Deodată a auzit un zgomot de roți pe chei și a văzut cum șoseaua șirul de camioane care se plasau de-a lungul bordului. Imediat escorta a început să descarce lăzile grele, încercuite cu chingi metalice. Lui de Jong nu i s-a spus nimic despre conținutul lor, dar acesta și-a dat seama numaidecît. Urgența, secretul, greutatea lăzilor, totul l-a făcut să înțeleagă că era sigur vorba de aur.

În portul întunecat, transbordarea metalului nu a fost un lucru ușor. Ideea că naziștii nu erau departe îi făcea pe oameni să lucreze cu mai mult[ă] rîvnă, și încărcarea s-a terminat în mai puțin de două ceasuri.

În momentul în care un funcționar de la Nederlandse Bank i-a întins lui de Jong o chitanță — chiar în aceste circumstanțe tragice trebuiau respectate regulile bancare —, acesta a văzut că nu se înșelase. El a semnat o chitanță pentru 87 000 000 de florini în aur.

Exact înainte de a mola legăturile, comandantul de Jong află că nave engleze de război îl așteptau în larg pentru escortă. Dar atunci cînd a încercat să capete informații mai precise despre destinația sa, i s-a răspuns : „Plecați și încercați să ajungeți în Anglia." Nu i s-a indicat nici un port anumit ; esențialul era să se ajungă într-un port, oricare ar fi fost. Și, mai ales, ca aurul să iasă în larg, deoarece germanii puteau să sosească în orice clipă.

În port era o învălmășeală extraordinară. Ambarcațiuni mici, de toate tipurile, mergeau la dreapta și la stînga într-o încercare disperată de a scăpa de inamic. *Iris*-ul căuta să iasă din învălmășeală acționînd sirena, dar fără rezultat. Știindu-se că șenalele erau minate, se luă hotărîrea ca înaintea transportului de aur să iasă cîteva vapoare mai mici pentru a-i servi drept călăuză și detectoare de mine.

Semiobscuritatea avea avantajul de a oferi o protecție, dar era foarte riscantă pentru navigație. „Minele în derivă nu puteau fi nici văzute, nici ocolite, povestește de Jong ; astfel încît înainte de ivirea zorilor nu puteam conta decît pe șansă".

Iris-ul ieși în larg cu viteză redusă ; de Jong scruta cu neliniște orizontul, încercînd să vadă navele engleze.

„Am avut noroc. Era o noapte întunecată binevenită, și nu ne-am lovit de nimic. Cînd am sosit însă la locul de întîlnire, nu era nici urmă de navă engleză. Am rămas două ore scrutînd întunericul. În cele din urmă am ho-

tărît să nu mai aşteptăm ; era prea riscant. Trebuia să mergem de-a lungul coastei belgiene, în plină zi, căci acolo se aflau cele mai mari cîmpuri de mine. Nu eram însă prea neliniştit, deoarece cunoşteam drumul".

Ceas după ceas, de Jong conduse *Iris*-ul spre sud-vest. În momentul în care zorile aruncau o lumină albă deasupra mării, un avion german a ieşit din nori şi s-a îndreptat direct spre ei. Trecînd razant peste catarge, el a mitraliat în anfiladă întreaga punte. Echipajul a alergat să se pună la adăpost şi, printr-o minune, nimeni nu a fost atins. Din fericire, aparatul nu poseda bombe. De Jong a considerat că sosise momentul de a-şi lua riscul să rupă tăcerea radio. A cerut companiei să încerce să facă ceva urgent cu privire la escortă. Birourile din Amsterdam au răspuns : „Escorta este pe drum".

În ciuda acestui mesaj liniştitor, nimic nu apărea la orizont. Comandantul de Jong se resemnase să continue singur drumul cînd, deodată, unul dintre oamenii de veghe a semnalat că vede o navă. *Iris*-ul se afla nu departe de intrarea în Pas de Calais, cînd două nave de război engleze s-au apropiat : un crucişător cu trei coşuri şi un distrugător. De pe puntea crucişătorului s-a trimis printr-un proiector următorul semnal : „Sînteţi *Iris* ?"

La primirea răspunsului afirmativ, s-a semnalizat din nou : „Bine. Urmaţi-mă !" În loc să se îndrepte spre Marea Mînecii, navele puseră capul spre nord. Echipajul de la turelele prova şi pupa era la posturile de luptă cu zbuturile tunurilor antiaeriene îndreptate spre cer, în timp ce distrugătorul descria cu Asdic-ul [1] său cercuri largi pen-

[1] Asdic — hidrolocator folosit în marina engleză. — *Nota trad.*

tru a detecta submarinele. Era un spectacol aproape grotesc: două mari nave de război se foiau în jurul unei nave micuțe, prăpădite, care purta în cală o încărcătură valorînd mai mult decît prețul crucișătorului și al distrugătorului luate la un loc.

Ore în șir, cei doi elini de pază au efectuat nenumărate schimbări de rută, în timp ce *Iris*-ul se lipea de ei cu încăpățînare. Convoiul a intrat în cele din urmă pe Tamisa și s-a îndreptat spre Tilbury, unde un ofițer de gardă de pe o navă aflată în port i-a strigat fără răutate: „Probabil că sînteți o navă foarte importantă din moment ce aveți o asemenea escortă!" Ceea ce atrase răspunsul acru al lui de Jong: „Vedeți-vă de treburile voastre."

La 11 mai ora 17,20 de Jong l-a informat pe ofițerul de la direcția portului că dorea să se apropie de cheu. Crucișătorul și distrugătorul de escortă se îndepărtară, misiunea lor fiind îndeplinită. Nu aveau nici un fel de idee despre ceea ce conținea cala *Iris*-ului și, în orice caz, problema nu-i preocupa. Ele primiseră ordinul să-l aducă în stare bună în port, și executaseră acest ordin; odată îndeplinită sarcina, se întoarseră spre larg și spre Olanda, unde luptele erau în toi.

După ce a legat nava la cheu, de Jong l-a chemat pe unul din paznici și i-a spus: „Trebuie să-l întîlnesc imediat pe comandantul marinei. Pînă atunci nimeni nu trebuie să plece de la bord".

Comandantul marinei a sosit fără grabă și, bineînțeles, a vrut să cunoască cauza acestei agitații și încărcătura care-l făcea pe căpitanul *Iris*-ului atît de agresiv. „Încărcătura mea este doar aur — nimic altceva", răspunse de Jong. Într-o singură clipă mica navă a fost încercuită de o gardă înarmată și comandantul escortat pe uscat. În golf el zări silueta familiară a lui *Titus*; abia după

aceea află că *Titus* transportase restul metalului și că *Iris* beneficiase de escorta destinată celui dintîi.

Satisfacția lui de Jong de a livra nevătămată prețioasa încărcătură se transformă repede în neliniște. Semnase cu ochii închiși pentru o marfă care fusese încărcată într-o asemenea grabă, încît nu avusese timpul să o verifice. Unele lăzi ar fi putut foarte bine să se piardă sau chiar să fie furate pe cheul de la Ijmuiden. În timpul descărcării rămase pe punte numărîndu-le, una cîte una ; cînd cea din urmă ladă a fost depusă pe cheu, suspină ușurat. Nu lipsea nici una.

Metalul a fost încărcat imediat într-un tren special și transportat sub pază puternică pentru a fi închis în subsolurile Băncii Angliei pe Threadneedle Street. Acest tezaur, care avea să-i permită Olandei să continue lupta, se mări cu 7 000 000 de lire în lingouri prin sosirea la Portsmouth a navei *Delfdijk*.

Între timp, creștea neliniștea în legătură cu soarta aurului de la Rotterdam și cu a detașamentului de marinari și soldați englezi care primise ordinul să ajute la evacuarea aurului.

Cînd *Wild Swan* își făcuse îndrăzneața intrare cu o viteză de 20 de noduri în afara geamandurilor din șenal pentru a-și lega prova la cheul de la Hoek van Holland, el avea misiunea de a debarca pe uscat cu foarte mare urgență echipa de demolare care trebuia să distrugă importantele instalații de la Rotterdam. Căpitanul comandor Hill, specialist în explozivi, care comanda acest detașament, nu bănuia că i se va cere să efectueze un raid asupra unei bănci, sarcină pentru care nu era pregătit.

După ce distrugătorul a fost legat și au fost pregătite mitralierele pentru a respinge o even-

tuală încercare de abordaj, au fost debarcați cu multă precauție explozivii pentru demolări și grenadele submarine. Căpitanul J. Younghusband, comandantul lui *Wild Swan*, declară mai tîrziu: „Toată lumea era extrem de fericită văzînd sosirea noastră, iar de pe țărm și de pe pilotină răzbăteau aplauze puternice". Puțin după legarea navei, trupele germane au început să înainteze spre Hoek, coborînd de-a lungul țărmului drept al fluviului. *Wild Swan* deschise focul cu tunurile principale și cu mitralierele.

Atunci i s-a cerut lui Hill și echipei sale să ajute la evacuarea celor 36 de tone de aur rămase în seifurile băncii la Rotterdam. Pentru a ajunge în acest oraș, ei s-au îmbarcat pe pilotina 19, urmați de aproape de un alt detașament plasat sub ordinele comandorului Goodwin din geniul marinei regale. Oamenii care aveau să instaleze explozivii trebuiau apărați de unități combatante mici, dar foarte bine antrenate, din garda și infanteria de marină.

Trecuse de ora 20 cînd Hill a sosit, în sfîrșit, la Rotterdam, urmat în curînd de Goodwin. Începînd din acel moment, situația ajunse aproape de grotesc.

Hill, Goodwin și oamenii ce-i însoțeau au fost împiedicați în mai multe rînduri să înainteze de către poliția olandeză care refuza cu încăpățînare să-i lase să instaleze explozivii în vederea demolărilor. Acest comportament era aproape de necrezut, dat fiind că malul sudic al fluviului și partea de est a orașului se aflau deja în mîinile germanilor. Mai mult, această stare de confuzie era sporită de faptul că era aproape imposibil să distingi amicii de inamici, deoarece mulți germani purtau uniforme olandeze.

Singurul lucru care părea să fi fost bine organizat de autoritățile locale era evacuarea aurului.

Nederlandse Bank din Rotterdam se afla nu departe de un pod de pe Maas pe care pusese mîna inamicul cu complicitatea unor simpatizanți ai naziștilor. Trebuia cu orice preț să se scoată din subsol 200 de lăzi cu lingouri chiar sub nasul sentinelelor Wehrmacht-ului care patrulau la mai puțin de 200 de metri. Cu un remarcabil sînge rece, președintele băncii, Stenfert Kroese, a angajat un detașament format din soldați din infanteria marină olandeză pentru a transporta marfa. Operația trebuia să se efectueze noaptea cu maximum de discreție ; dacă germanii i-ar fi surprins, riscau să ajungă în fața plutonului de execuție.

Din nefericire, protecția oferită de întuneric era destul de relativă ; orașul era iluminat de flăcări care țîșneau din numeroasele case atinse de bombe. Iar echipele de distrugere, în ciuda protestelor olandezilor, completau focul de artificii incendiind rezervoarele de petrol. Dominînd trosnetul incendiilor, răsunau focuri de pușcă și de mitralieră, căci patrulele inamice deschideau focul asupra a tot ce era în mișcare.

Jucînd o partidă pe viață și pe moarte de-a v-ați ascunselea cu trăgătorii, soldații infanteriei marine au reușit să ajute trei camioane grele să traverseze un pod periculos de îngust pe unul din canale. Au ajuns, fără să fi fost reperate, la poarta din spate a băncii. Ghidați de lumina slabă a unei lămpi de buzunar, marinarii s-au strecurat în subsolul întunecat și au început să transporte lăzile încercuite de-a lungul coridoarelor pînă la vehiculele ce așteptau. Traseul era dificil și se mergea încet ; lăzile erau grele și nu era indicat să aibă loc nici cel mai mic incident. Marinarii transpirau și gîfîiau ; cînd ultima ladă a fost urcată la bordul camionului ce închidea convoiul, au respirat ușurați. Dar partida cea mai grea abia de acum încolo trebuia jucată ; trecînd pe

străzi pe care mişunau soldaţi inamici, camioanele trebuiau să ajungă la cheu.

În afară de curaj şi de îndrăzneală, marinarilor olandezi le trebuia şi mult noroc ; şi l-au avut. Camioanele au demarat cu viteza întîi şi au făcut o întoarcere de 90° în direcţia podului. Pentru cîteva momente s-au aflat în raza vizuală a sentinelelor germane ; ca prin minune, au trecut neobservate. Peste jumătate de oră ele s-au înşirat pe cheul Lekhaven din Rotterdam, alături de pilotina 19, nava olandeză de 300 de tone care adusese de la Hoek pe căpitanul comandor Hill şi un comando de o sută de soldaţi britanici. La ora 1 de dimineaţă, cele 200 de lăzi conţinînd 1000 de lingouri erau aşezate pe puntea micului bastiment. Acesta plecă numaidecît, avîndu-i la bord pe Hill şi trei oameni din detaşamentul său, apoi coborî fluviul îndreptîndu-se spre Noul Canal şi Hoek. Restul comando-ului a rămas pe loc pentru a efectua maximum de distrugeri posibile înainte de a se întoarce pe *Wild Swan,* aşa cum va putea.

La ora 7,45 autorităţile olandeze l-au informat pe căpitanul Younghusband că pilotina 19 plecase de la Rotterdam, dar sărise în aer, izbindu-se de o mină magnetică în faţa capului Est al insulei Rozenburg.

La ora 17, comandorul Goodwin şi echipa sa de distrugere se întoarseră la Rotterdam pe un vas de transport rechiziţionat. El a povestit că olandezii îi refuzaseră autorizaţia de a instala explozivi şi îi ordonaseră să se întoarcă la Hoek ; trecînd peste această interdicţie, el efectuase distrugeri considerabile. Goodwin confirmă că Hill plecase la bordul pilotinei 19.

Situaţia militară se degradase atît de repede încît flotila de distrugătoare a întreprins o operaţie de evacuare. De îndată ce unul dintre ele pleca cu

un mare număr de refugiați, un altul îi lua locul la cheu. Ele ambarcau membri ai guvernului olandez, militari care voiau să continue lupta în Anglia, diplomați străini, familii de rezidenți britanici dornice să se întoarcă în țară. Era un adevărat serviciu de taxiuri plutitoare.

Younghusband nu a avut răgazul să se gîndească la soarta lui Hill. El a primit ordinul de a pleca imediat în ajutorul navei *Princess Juliana*, navă de transport pentru trupele olandeze, care fusese atinsă de bombe și se afla în pericol. Distrugătoarele *Wild Swan* și *Hawock* au făcut tot posibilul pentru a opune un baraj antiaerian atacurilor pe care bombardierele le efectuau asupra transportului de trupe ; dar avioanele își lansau bombele în picaj, aproape vertical, astfel încît tirul împotriva lor era foarte dificil. Younghusband efectuă o manevră extraordinară. El reuși să pună prova vasului său lîngă puntea de ambarcare a transportorului, pentru a salva cîțiva marinari prinși în capcană. „Văzusem vreo treizeci de militari care n-aveau nici un mijloc să evacueze nava. Ei au reușit să sară pe plaja prova a navei mele. Am recuperat de asemenea militari care se aflau pe plute sau chiar în apă ; în total vreo patruzeci."

Despre acțiunea lui *Wild Swan* în Olanda Younghusband își încheie raportul pe un ton destul de amar : „Regret foarte mult că am primit ordinul să părăsesc Hoek van Holland fără să fi putut să-mi duc la capăt misiunea." Aceste cuvinte exprimă mîhnirea resimțită de mai mulți comandanți de distrugătoare, în cursul acelor zile pline de evenimente confuze. Totuși, ținînd seama de viteza cu care înaintau germanii și de ajutorul pe care-l primeau din partea unor trădători, simpatizanți ai naziștilor, marina de război și deta-

şamentele militare au înfăptuit multe lucruri importante.

Armata olandeză a aerului, mică, dar curajoasă, luptase cu energie împotriva unui inamic mult mai numeros şi mai bine echipat ; ea nu încetase lupta decît atunci cînd a fost literalmente măturată de pe cer. Pe de altă parte, multe unităţi ale armatei de uscat s-au bătut pînă cînd rezistenţa lor a devenit fără obiect. Toate acestea n-au fost în zadar.

Marina britanică, la rîndul ei, şi-a jucat cu cinste rolul. La Hoek distrugătoarele au lansat torpile împotriva unui spargeval pentru a obstrua şenalele de ieşire. La Ijmuiden, echipele de distrugere au obstruat pasa Sud, scufundînd o navă comercială şi un remorcher, precum şi pasa principală, cu un bastiment de 11 000 de tone şi un trauler. În plus, au distrus o mare cantitate de material rulant.

Familia regală fusese evacuată, ca şi un număr de oameni politici şi diplomaţi, pentru ca guvernul să poată funcţiona în exil. Şi, bineînţeles, cea mai mare parte din aur fusese smulsă din ghearele ocupantului.

A trecut multă vreme pînă cînd englezii au aflat toate amănuntele în legătură cu ce se întîmplase nefericitei pilotine 19, prin puţinii supravieţuitori, unul dintre ei fiind Willem Pottinga, aspirant pilot în vîrstă de douăzeci şi şase de ani.

La 10 mai, cînd naziştii au lansat ofensiva, nava se afla la Maasluis. Echipajul, care dormea la bord, a fost trezit de exploziile bombelor. Neputincios, a văzut cum avioanele aruncă în Noul Canal mine magnetice în formă de butoi. Oamenii ar fi vrut să aibă la îndemînă orice fel de armă, pentru a riposta ; Noul Canal însemna pîinea lor de toate zilele ; perspectiva de a naviga pe el, ştiind că în orice moment încărcăturile explozive

puteau să-i trimită *ad patres*, era extrem de neplăcută.

Deodată au apărut *Wild Swan* și un alt distrugător și puțin după aceea echipajul pilotinei 19 s-a găsit în prima linie. Nava era folosită pentru a conduce la Rotterdam specialiștii în demolări și un comando de o sută de oameni, apoi să aducă aurul de acolo. Într-o singură clipă, pilotina 19 a devenit o adevărată navă de război.

Pilotina a urcat pe Noul Canal. Traseul s-a efectuat fără probleme ; la sosirea sa, englezii, cu fețele înnegrite de funingine s-au furișat pe uscat, fără zgomt, și au dispărut în noapte. Cei 22 de marinari din echipaj, neștiind cît timp vor trebui să aștepte pînă la sosirea aurului, au profitat de ocazie ca să tragă un pui de somn. Pottinga adormi atît de adînc, încît nu auzi bubuiturile și scîrțîiturile lăzilor prinse în chingi care erau încărcate pe punte. Fără pierdere de timp, pilotina 19 și-a molat parîmele pornind la drum înapoi spre Hoek, unde o aștepta *Wild Swan*. Ea cobora fluviul cu mult curaj și cu o viteză regulată ; cu fiecare tur de elice distanța care o despărțea de scopul final se micșora. Parcursese cinci mile... zece... cincisprezece mile... și ajungea astfel la Noul Canal care dădea direct în mare. Mai rămîneau cîteva mile și ar fi ajuns la Hoek van Holland.

Dintr-o dată țîșni un fulger apocaliptic care înroși cerul. Pilotina a fost aruncată în aer, tablele săreau de pe ea ca doagele unui butoi. Fusese lovită drept la mijloc de o mină și, la mica adîncime a canalului, de patru metri de apă, puterea exploziei fusese aproape triplată. S-a sfărîmat în două, exact în spatele compartimentului mașinilor. Timonierul a fost ucis la bară, comandantul în cabina sa din față. Secundul a fost catapultat la fel ca un om-obuz într-un spectacol de circ ; a fost

regăsit leşinat, departe de locul dramei. Ceilalţi supravieţuitori au fost doar William Pottinga şi tovarăşii săi din cabină ; 16 membri ai echipajului au fost ucişi împreună cu Hill şi cei trei piraţi ai aurului, ale căror corpuri au fost sfîrtecate de explozie.

Retrăind această aventură îngrozitoare, Pottinga povesteşte :

„M-am lovit rău cu capul de plafonul cuşetei. Am rămas probabil leşinat timp de cîteva secunde, căci, atunci cînd mi-am revenit, eram singur în cabină şi prin uşă pătrundeau torente de apă. Într-un efort disperat de a ieşi, am luptat din toate puterile împotriva curentului. Dar apa mă arunca spre peretele din spate şi urca pînă la plafon. Dădeam din braţe ca nebunul, dar nu puteam să fac nimic — eram prins în capcană".

Într-un timp care i s-a părut că a durat ceasuri întregi, dar care în realitate a fost foarte scurt, Pottinga s-a luptat orbeşte cu apa care se învolbura şi urca vertiginos.

„Şi dintr-o dată am zărit deasupra mea o lumină slabă... Ferăstrăul... Geamul fusese spart. Deschiderea măsura aproape 50 de centimetri de latură, dar era şansa mea, unica mea şansă. Am reuşit să mă agăţ de margine ; apoi am nimerit cu piciorul pe masa inundată şi m-am folosit de ea pentru a mă căţăra mai sus. M-am împins cît am putut şi am reuşit să trec prin deschiderea strîmtă. În aceeaşi clipă partea din spate a vaporului s-a prăbuşit sub mine şi m-am pomenit plutind pe apele fluviului".

Pottinga înota într-o apă acoperită de păcură ; la suprafaţă, nu se mai vedea nici urmă din pilotina 19 şi din preţioasa sa încărcătură.

Pierderea pilotinei n-a trezit un interes deosebit din partea germanilor ; în cursul operaţiilor se scufundaseră prea multe nave mari pentru ca soarta unei asemenea nave să creeze o neliniște deosebită. Şi, în orice caz, invadatorii se preocupau mai întîi să-şi realizeze planul de cucerire şi să termine repede cu el. Rotterdam, oraşul din care aurul fusese ridicat în inima nopţii, a devenit, la 13 mai, obiectul unui ultimatum neleal ; dacă în următoarele două ore nu înceta orice rezistenţă, oraşul ar fi fost ras de pe suprafaţa pămîntului.

Instrucţiunile primite de generalul Rudolf Schmidt, comandantul german al sectorului Rotterdam, erau următoarele : „La Rotterdam rezistenţa trebuie zdrobită cu orice preţ. Dacă este necesar, ameninţaţi oraşul cu distrugerea şi treceţi la executare."

Într-adevăr, o escadră de bombardiere se ridicase deja în aer, cu mult înaintea expirării termenului de două ore. Lui Goering soarta miilor de civili nevinovaţi îi era total indiferentă. Dar generalul Kesselring, comandantul celei de a II-a armate aeriene germane, avea anumite scrupule de a bombarda un oraş fără apărare. Căci Rotterdam era cu adevărat lipsit de orice apărare ; aviaţia olandeză dispăruse de pe cer şi nu se auzea nici un tun antiaerian. Prevăzînd capitularea, Kesselring ordonă echipajelor de pe bombardiere să supravegheze eventuala lansare a rachetelor roşii care semnificau acceptarea de către olandezi a ultimatumului şi, prin urmare, anularea raidului.

La ora 12,15 un ofiţer olandez se întîlni cu generalul Schmidt ; ultimatumul era acceptat. Schmidt anunţa aviaţia să anuleze atacul ; dar cînd cei doi ofiţeri se despărţiră, avioane Heinkel şi Junker porniseră deja la drum. Doar o escadrilă din uriaşa formaţie aeriană zări rachetele roşii şi se întoarse pentru a bombarda un obiectiv secun-

dar. Celelalte aparate deschiseră magaziile de bombe şi lansară încărcătura lor ucigătoare chiar în inima oraşului. Un martor ocular german nu şi-a putut ascunde entuziasmul şi orgoliul :

„Sosesc ca la manevre, calme şi sigure de ele, căutîndu-şi metodic obiectivele. Curînd, centrul Rotterdamului arde în mai multe locuri ; în cîteva minute iată-l învăluit în nori deşi, negri şi galbeni ca sulful. Bombardierele zboară deasupra oraşului la mică altitudine. Ce măreţ spectacol de forţă !"

Nici un singur obuz antiaerian n-a fost lansat pentru a împiedica înaintarea avioanelor. Un vînt puternic aţîţa infernul incendiilor, care se răspîndeau cu o viteză îngrozitoare. Străzile s-au umplut de civili care încercau să fugă luînd cu ei cîteva lucruşoare.

900 de persoane au fost ucise, mii de persoane au fost rănite şi 78 000 au rămas fără adăpost. Patru spitale au fost distruse şi 21 de biserici au fost prefăcute în ruine. Oraşul capitulă. Peste o oră, generalul Winkelman ordona trupelor din Fortăreaţa Olanda să depună armele, deoarece inamicul ameninţa să repete această operaţie în alte aglomeraţii mari. Campania din Olanda se terminase.

Ulterior, ocupantul german a auzit vorbindu-se de cele două sute de lăzi care zăceau împotmolite în mîlul de pe fundul Noului Canal. Scufundătorii au reuşit să recupereze o mare cantitate din acest aur ; în ciuda protestelor violente făcute de Nederlandse Bank, aurul a fost confiscat. Pentru a da acestei spolieri o aparenţă de legalitate, Germania s-a justificat în faţa Tribunalului capturilor de război de la Hamburg. Aurul a fost topit şi transformat în monezi.

Deoarece olandezii nu destăinuiseră ocupanților cantitatea exactă ce se găsea la bordul pilotinei 19, aceștia din urmă nu știau pînă unde să ducă operația de salvare. Un mare număr de lingouri rămase pe fundul canalului au fost recuperate de olandezi după război.

La 14 mai ziarul *Times*, într-o scurtă știre la rubrica „Cronică", anunța că regina Wilhelmina sosise în ajun la gara de pe Liverpool Street, unde fusese întîmpinată de regele George al VI-lea. La coborîrea din tren, fusese salutată de asemenea de fiica sa, prințesa Iuliana, însoțită de familie. Dar ziarul nu menționa nimic despre acțiunile curajoase și îndrăznețe care au permis să fie salvată aproape totalitatea aurului olandez și aceasta pentru bunul motiv că informația nu s-a comunicat niciodată presei.

Cînd germanii s-au năpustit asupra Olandei, regina, în vîrstă de șaizeci de ani, a hotărît să-și antreneze poporul într-o rezistență îndîrjită împotriva invadatorilor. Atunci cînd linia Grebbe a început să fie străpunsă, ea a repetat cuvintele ilustrului său înaintaș Wilhelm al III-lea, prinț de Orania, și a jurat „că va muri cea din urmă, în ultimul retranșament". Cu mare greutate, comandantul suprem, generalul Winkelman, a reușit s-o convingă că un sacrificiu atît de nobil n-ar servi la mare lucru. Era preferabil ca ea să scape din mîinile naziștilor și, de la Breskens, în provincia Zeeland, să însuflețească curajul poporului său demoralizat. Cînd i s-a spus că trebuia să plece, regina a izbucnit în lacrimi ; totuși, ca femeie realistă și practică, a înțeles puterea argumentului. A rămîne în centrul bătăliei ar fi însemnat în mod sigur capturarea și moartea dacă ar fi refuzat să coopereze cu naziștii, ceea ce pentru ea era în afară de orice discuție. Dacă este

adevărat că regina mizase totul pe neutralitate, este tot atît de adevărat că ea manifestase permanent o ostilitate crîncenă față de național-socialism.

De îndată ce a luat această hotărîre, a telefonat în toiul nopții regelui George al VI-lea, la palatul Buckingham ; apelul său insistent l-a scos din pat pe suveranul britanic, care a avut acest comentariu plin de umor : „Nu se întîmplă des să fii chemat la telefon la o asemenea oră, mai ales de o regină". S-a trimis urgent un mesaj către forțele navale engleze angajate în Olanda, pentru a se pune o navă la dispoziția reginei.

Pentru o femeie de vîrsta ei, a fost un calvar cumplit. Curajul îi era la fel de mare ca și ura față de Hitler ; aversiune care nu se atenua deloc la amintirea nefericitei sale căsnicii.

Cînd regina a sosit la debarcader, la 13 mai ora 12, Ijmuiden era obiectul unor intense atacuri aeriene și în port erau în curs vaste operațiuni de demolare. La ordinele sale fusese pus distrugătorul *Hereward* ; ea a cerut comandantului să fie condusă la Breskens. Nava a plecat imediat, escortată de distrugătorul *Vesper*. În cursul traseului, le-a sosit însă știrea că situația se degradase atît de repede, încît nu se mai punea problema de a se duce în Zeeland. Cu regret, Wilhelmina și-a dat seama de adevăr.

Regina a sosit la Harwick tristă și abătută ; a doua zi însă neînfricatul său curaj a renăscut. Pe undele BBC-ului, ea a lansat un vibrant apel către poporul olandez.

La rîndul său, guvernul olandez a părăsit Țările de Jos lăsînd puteri depline generalului Winkelman, care avea ordinul de a continua lupta pînă cînd orice rezistență ar fi devenit de prisos.

Sir Alexander Cadogan, care-și ținea neobosit jurnalul, scria la 14 mai : „Situația nu a părut

niciodată atît de sumbră. Dar nu este pentru prima dată", și mai departe: „L-am văzut pe Kleffens, cu Halifax, înainte de reuniunea cabinetului. K. este plin de curaj = un tip grozav și care nu pare favorabil capitulării".

Ministrul olandez al afacerilor externe, Eelco van Kleffens, sosise în Anglia într-un mod destul de neobișnuit. În timp ce toate căile de evacuare păreau tăiate, el a reușit să urce la bordul unui avion mic cu soția sa și cu încă un ministru. La decolare, avionul său a fost mitraliat și rezervorul de benzină a fost atins. Cînd combustibilul din rezervor a ajuns la zero, el a trebuit să facă un aterizaj forțat pe o plajă mică, situată lîngă stațiunea balneară Brighton. În timp ce pasagerii se apropiau de uscat uzi pînă la piele, fluturînd în același timp un drapel alb, un polițist a alergat spre ei cu pași mari pe nisipul și pietrișul plajei, gata de discuții. Cînd Kleffens și-a declinat identitatea, precum și a celorlalți călători, polițistul i-a condus la gară și le-a împrumutat bani pentru bilete pînă la Londra.

La început, olandezii au criticat cu asprime familia regală și pe oamenii politici pentru fuga lor în Anglia, dar ulterior au înțeles că această decizie a fost un lucru bun. Exilații olandezi, ca și cei norvegieni, au jucat un rol vital în război și au adus o incalculabilă contribuție la cauza libertății.

Fără știrea olandezilor, prințul Bernhard s-a întors efectiv, așa cum și-a promis.

„Îndată ce am sosit la palatul Buckingham, am hotărît să mă întorc în Olanda. Ceea ce am făcut; am mers în sudul țării prin Dunkerque, dar țara era complet ocupată. Am plecat la Paris cu mașina; situația era atunci disperată. Am plecat spre apus, în provincia franceză Bretagne

şi m-am ambarcat pe un vaporaş englez, care m-a dus pe coasta de sud a Angliei".

Abia la 17 septembrie 1944 a pus din nou piciorul în Olanda eliberată, venind cu armata I americană comandată de generalul Simpson.

Aurul evacuat în Anglia a fost păstrat de Sechestrul bunurilor inamice, măsură care era mai curînd diplomatică decît juridică. În realitate, olandezii le-au dat englezilor dreptul să-l folosească. Dar faptul de a face să se creadă că Marea Britanie îl sechestrase dădea impresia că guvernul Ţărilor de Jos nu avea altă posibilitate decît să se încline în faţa acestei hotărîri şi se evita pericolul unor represalii germane. Ulterior, metalul a fost înapoiat guvernului regal olandez, care l-a folosit pentru a alimenta tezaurul de război al Aliaţilor.

Aurul olandez nu a putut fi evacuat în întregime şi germanii au putut să pună mîna pe o mare cantitate de aur. A existat teama că ei îl vor topi şi-l vor folosi în America, dar nu există nici o dovadă că s-ar fi produs acest lucru.

Olanda avusese prima revelaţie despre invazie atunci cînd paraşutiştii au început să coboare din cer. Faptul că o parte din aurul salvat a revenit în această ţară ascuns în centurile unei echipe curajoase de „olandezi zburători" a fost parcă un act de justiţie imanentă. Acest grup de agenţi secreţi a fost paraşutat noaptea pentru a se alătura combatanţilor care duceau războiul secret şi pentru a-i finanţa. La acea epocă aurul fiind un mijloc de plată mai căutat decît orice hîrtie-monedă, numeroase monezi de aur evacuate odinioară din subsolurile de la Amsterdam au fost utilizate pentru finanţarea unor acţiuni care au menţinut vie făclia rezistenţei şi au contribuit la eliberarea ulterioară a Olandei.

6

ÎNDRĂZNEAȚA LOVITURĂ DE POCHER A LUI CHURCHILL

Luni 13 mai, în ziua în care regina Wilhelmina sosea la Londra, Winston Spencer Churchill intra cu un aer hotărît în Camera Comunelor și se așeza pe scaunul rezervat primului ministru. Purta un pantalon reiat, o jachetă neagră de ceremonie și o jiletcă asortată, cu un lanț de ceas gros, petrecut peste jiletcă, ceea ce îi sublinia corpolența. În mîna dreaptă ținea un vraf de hîrtii, notițele pentru primul său discurs ca lider al națiunii. Cu fălcile sale puternice, cu expresia severă și hotărîtă, el părea într-adevăr personificarea legendarului buldog englez.

Atmosfera era încordată, căci deputații erau chemați să voteze încrederea în noul guvern și acest vot nu mergea de la sine. Atunci cînd, la rîndul său, și-a făcut apariția fostul prim-ministru Chamberlain, el a fost primit cu ovații, în timp ce aplauzele pentru Churchill fuseseră mult mai puțin entuziaste, cea mai mare parte venind de pe băncile laburiștilor. Cu toate că Churchill fusese învingător în bătălia pentru postul de prim-ministru, cu toate că guvernul său de coaliție reprezenta mai bine voința poporului, nucleul dur al pacifiștilor rămăsese influent. Chamberlain era Lord președinte al Consiliului ; Halifax era în continuare secretar la afacerile externe și Kingsley Wood ministru de finanțe. Ei aveau numeroși susținători și manifestau o mare amărăciune în urma

refuzului total al laburiștilor de a-l urma pe Chamberlain. Totuși numeroși erau și aceia care cereau să fie în întregime regîndit modul de conducere a războiului.

Rezultatul votului avea să depindă de cea ce va spune Churchill. Va cădea el oare în clișee și platitudini, își va pune oare ochelari trandafirii de politician pentru a picta un tablou optimist? Pentru moment se pot obține voturi făcîndu-se promisiuni goale, dar autosatisfacția duce la pierderea războaielor ; nimeni nu știa acest lucru mai bine decît Churchill. El se ridică, dădu la o parte notițele și spuse : „Doresc să fac cunoscut Camerei, așa cum am spus și celor care au intrat în guvern, că nu pot să le ofer nimic altceva decît sînge, suferințe, sudoare și lacrimi".

În lunga istorie agitată a națiunii, nici un prim-ministru nu propusese un regim atît de dur ; era însă infinit preferabil slăbiciunii predecesorului. Cel puțin Camera și apoi țara întreagă vor ști că noul căpitan de navă ținea ferm cîrma și nu va permite să fie deturnat din drum nici de cea mai slabă briză sau de cea mai mică vîltoare. El nu făcea apel la unitatea partidului ; toată lumea se afla pe aceeași navă.

Plimbîndu-și privirea asupra Camerei, Churchill spuse :

„Vă întrebați care este politica noastră. Am să v-o spun. Să facem războiul pe mare, pe uscat și în aer, cu toată puterea noastră și cu toată forța pe care ne-o va hărăzi Dumnezeu. Să declarăm război unei tiranii monstruoase, nicicînd depășită în trista și lamentabila listă a crimelor împotriva umanității. Vă întrebați care este obiectivul nostru. Vă voi răspunde printr-un singur cuvînt : „Victoria — Victoria cu orice preț".

A trecut un timp pînă cînd conservatorii i-au acordat întreaga încredere ; totuşi, cînd s-a trecut la vot, el nu a avut nici un vot contra. Galvanizată de apelul lui Churchill, Camera se ridică în picioare, hotărîtă să oprească mersul înainte al lui Hitler. Nimeni nu se îndoia de faptul că în Franţa se va desfăşura o bătălie grea şi sîngeroasă, dar nimeni nu se temea de finalul ei. Corpul expediţionar britanic se afla alături de armata franceză, reputată ca fiind cea mai frumoasă maşină de luptă din lume ; şi apoi, mai exista faimoasa, inexpugnabila linie Maginot. Dar vai !, armata franceză, prost antrenată, prost echipată, era lipsită de un comandament eficace şi germanii aveau să încercuiască pur şi simplu linia Maginot.

Această realitate a apărut la 15 mai, ora 7,30. Churchill a fost scos din pat de un apel telefonic din partea lui Paul Reynaud. Înspăimîntat şi fără să-i vină a crede, el auzi un Reynaud îngrozit care-i spunea : „Am suferit o înfrîngere ; am pierdut bătălia !"

Churchill nu putea admite o derută atît de rapidă. Zbură imediat la Paris pentru a ridica moralul francezilor. Cînd ajunse însă la Quai d'Orsay, înţelese că se apropia catastrofa ; în grădină, funcţionarii ardeau vrafuri întregi de documente secrete. În aceeaşi zi, Olanda capitulă. Părea că bătălia Franţei avea să se termine chiar înainte de a începe.

Pesimismul lui Reynaud era prematur, dar lesne de înţeles. Dacă totul nu era încă pierdut, dacă francezii şi englezii aveau să se mai bată cîteva zile cu înverşunare şi curaj, cele două armate nu puteau face însă nimic în faţa mobilităţii şi a vitezei blindatelor naziste. Blitzkrieg-ul reprezenta o nouă concepţie despre război, la care Aliaţii nu aveau ripostă. În comparaţie cu şefii militari germani, şefii militari britanici păreau nişte amatori.

În dimineața în care primise telefonul primului ministru francez, Churchill trimise președintelui Roosevelt primul mesaj personal după preluarea funcțiilor sale de prim-ministru. Bătălia era încă în toi și Churchill împărtășea președintelui teama că, în curînd, rezistența franceză se va prăbuși.

„Ne așteptăm la un atac aerian asupra Angliei, prin trupe paraşutate și aeropurtate și ne pregătim pentru aceasta. Dacă va trebui, vom continua lupta singuri ; nu ne sperie. Dar cred că înțelegeți, domnule președinte, că glasul și puterea Statelor Unite pot rămîne fără efect dacă se vor manifesta cu prea mare întîrziere. Cu o rapiditate uimitoare ne putem găsi în fața unei Europe complet subjugate și nazificate, a cărei povară poate fi prea grea pentru noi. Tot ce vă cer acum este de a proclama nonbeligeranța ; ceea ce ar însemna să ne ajutați în toate, în afară de angajarea efectivă a forțelor dumneavoastră armate".

Erau cuvinte grave, pe care nu le-ar fi pronunțat în fața poporului său, dar el era de pe acum extrem de conștient că victoria finală depindea de un sprijin și ajutor fără restricții din partea Statelor Unite. El cerea cu împrumut 50 de distrugătoare vechi pentru a participa la bătălia Atlanticului, precum și avioane, tunuri antiaeriene și materii prime. Totul rămînînd să fie plătit cu aurul expediat peste Atlantic, sub regimul de *cash-and-carry*.

Cu această ocazie, primul ministru pomenește pentru prima dată de acel dușman secret care ar putea antrena prăbușirea Marii Britanii, penuria de dolari. „Vom plăti în dolari atîta vreme cît vom putea ; dar aș vrea să fiu absolut sigur că,

atunci cînd nu vom mai putea, ne veți da totuși materialul".

Roosevelt era cel mai solid prieten al Angliei, dar era blocat de un foarte puternic *lobby* izolaționist care nu voia să se amestece în problemele Europei. Unii nu ridicau prea multe obiecții la vînzarea materialului de război, dar ar fi refuzat cu siguranță *să dăruiască* cel mai mic lucru.

Scurta referire a lui Churchill la lipsa de dolari nu reflecta în adevăratele dimensiuni acuitatea problemei. Despre penurie se vorbea încă înainte de război ; în aceste momente însă, rezervele se epuizau cu o rapiditate alarmantă.

Pe măsură ce știrile din Franța erau mai sumbre, unii americani considerau că discuția despre ajutorul ce ar fi trebuit acordat Angliei devenea fără obiect. Marea Britanie era condamnată, nu era decît o problemă de timp înainte de arborarea drapelului alb al capitulării. La 17 mai, ambasada americană din Londra recomandă celor patru sute de cetățeni americani să se înapoieze la casele lor de îndată ce va fi posibil, via Irlanda, țară neutră, iar celor ce nu puteau să plece, să se mute din zonele periculoase spre regiuni mai puțin susceptibile de a fi atacate.

Cînd Churchill se înapoie de la Paris, Sir Alexander Cadogan rămase consternat aflînd că situația era mai rea decît se putea imagina. El nota în jurnalul său : „Este evident că Franța se clatină, totul merge foarte prost". El mai nota că ambasadorul Kennedy telefonase lui Churchill pentru a-i transmite răspunsul lui Roosevelt la apelul său.

Trupele germane se infiltraseră între armatele engleze și franceze și se pregăteau să pună mîna pe porturile de la Marea Mînecii. Cadogan, încercînd să se scuture de toate gîndurile negre, făcu o plimbare în Kew Gardens. După care notă cu tristețe în jurnalul său : „Avem o primăvară

încîntătoare ; întreaga lume parcă ar fi un paradis —, dar s-a dezlănțuit infernul !". Corpul expediționar englez era „amenințat cu distrugerea" și Sir Samuel Hoare „era mort de frică".

Winston Churchill, de care depindea viitorul țării, îi domina pe toți ceilalți și cu capul, și cu umerii. Pentru public, primul ministru rămînea exemplul curajului neclintit și al optimismului ; dar în forul său interior, acesta începea să aibă serioase îndoieli asupra rezultatului bătăliei ce se dădea de cealaltă parte a Mării Mînecii. Moralul Franței era cît se poate de scăzut, și conducătorii ei se gîndeau deja la capitulare. La 20 mai, Churchill îi adresă lui Roosevelt un nou mesaj secret, asigurîndu-l că Marea Britanie va lupta pînă la capăt, cu condiția de a obține ajutorul solicitat. Dar nu excludea nici posibilitatea unei înfrîngeri.

„Actuala echipă guvernamentală va trebui, probabil, să se retragă dacă lucrurile merg prost, dar nu vom consimți niciodată să capitulăm. Dacă guvernul meu cade și un alt guvern începe convorbiri de pace, trebuie să vă fie clar că singurul element de tocmeală cu Germania ar deveni flota și că, dacă Statele Unite ar abandona această țară în voia soartei, nimeni nu va avea dreptul să-i blameze pe cei răspunzători de soarta ei cînd vor încerca să obțină cele mai bune condiții pentru locuitorii ce vor supraviețui. Iertați-mă, domnule președinte, dacă vă prezint acest coșmar cu toată brutalitatea. Este evident că nu pot răspunde pentru succesorii mei care, în disperarea lor, ar putea fi obligați să se încline în fața voinței Germaniei. Din fericire, pentru moment nu este necesar să aprofundăm asemenea idei".

În aceste considerații pesimiste era un șantaj destul de evident, căci Churchill știa mai bine de-

cît oricine importanța pe care marina engleză — puternica Royal Navy —, o avea pentru Statele Unite. Dacă ar fi căzut în mîinile dușmanului, ar fi devenit o amenințare serioasă pentru securitatea Americii. În orice caz, Churchill nu exagera gravitatea situației ; în ce privește Franța, se pierduse orice speranță, și Marea Britanie elabora planuri secrete, în eventualitatea previzibilă a prăbușirii aliatei sale. În discuțiile ce aveau loc în cabinetul de război pe această problemă se vorbea de „o anumită eventualitate". S-ar fi zis că era un lucru prea îngrozitor pentru a fi luat în considerație, ca și cum faptul de a denumi cancerul „o anumită boală" ar putea întîrzia deznodămîntul fatal.

Publicul englez nu avea nici cea mai mică bănuială despre ceea ce se urzea în culise, și nimic din măsurile prevăzute nu ajungea la americani. De altfel, în acea epocă a avut loc o întrerupere deliberată a corespondenței personale dintre Churchill și președinte, din cauza prezenței unui spion la Ambasada Statelor Unite din Londra. Un funcționar de la cifru, Tyler Kent, transmisese documente ultra-secrete unui grup de simpatizanți naziști din Londra. Importanța acestei trădări era catastrofală ; Germania se afla în posesia celor mai secrete schimburi de corespondență dintre cele două țări, inclusiv corespondența extrem de confidențială dintre primul ministru și Roosevelt. Kent a fost arestat în urma unei descinderi polițienești în apartamentul său și i s-a ridicat imunitatea diplomatică. Americanii l-au lăsat pe Kent în mîinile justiției engleze, pe bună dreptate, căci în timp de război procesele de spionaj se desfășurau cu ușile închise și ele nu apăreau în presă. Era o măsură inteligentă ; afacerea Kent l-ar fi stînjenit pe Roosevelt care declara că publicul american avea dreptul să afle

totul privind angajamentele pe care le lua față de englezi și de francezi. Funcționarul de la cifru a fost condamnat la șapte ani închisoare ; soția și complicele său, Anna Wolkoff, a fost condamnată la zece ani.

Afacerea Kent nu a avut doar inconveniente. Subsecretarul de stat american Summer Welles sugeră lordului Lothian, ambasador britanic la Washington, ca, pentru mai multă securitate, corespondența Churchill-Roosevelt să treacă prin Ambasada engleză. Ceea ce s-a și făcut ; mai tîrziu, însă, Churchill a revenit la vechea metodă, pentru a nu indispune pe ambasadorul Kennedy. Acesta, continuînd să vorbească despre un „defetism abject", declarase ziariștilor americani că era ocolit și că se pregătea să facă scandal dacă mai era tratat cu răceală. Churchill dorea fără îndoială ca inamicul să ignore că se apropia momentul în care Marea Britanie va fi lipsită de dolarii atît de necesari pentru achiziționarea materiilor prime și a materialului de război vitale. Dar, pe măsură ce din Franța veneau știri tot mai rele, problema finanțării se prezenta într-un mod cu totul diferit. Nu se mai punea problema de a transfera aur pentru cumpărăturile în regim de *cash-and-carry*, ci, de fapt, de a evacua totalitatea avuției naționale, pentru ca ea să nu cadă în mîinile dușmanului.

Îndrăzneața acțiune a fost încredințată unui mic grup de experți ai Tezaurului și unor funcționari de la Banca Angliei ; ei au fost însărcinați să elaboreze planurile pentru evacuarea întregului stoc de aur. Era o acțiune atît de delicată, încît totul s-a făcut prin comunicări orale, și informații de cea mai mare importanță au fost notate pe simple fragmente de hîrtie. Nu s-a dat nici un comunicat oficial și operația n-a primit nici un nume

de cod. Cu cît mai puține persoane vor fi la curent, cu atît va fi mai bine! Un singur cuvînt scăpat din nebăgare de seamă putea să dezvăluie Germaniei operația și atunci toate submarinele, navele de suprafață și avioanele cu mare rază de acțiune disponibile ar fi fost concentrate pentru a bara drumul navelor încărcate cu aur.

Grupul de lucru responsabil cu dispozițiile concrete era condus de Sir R.N.V. Hopkins, al doilea secretar al Tezaurului. Discuțiile aveau loc în spatele ușilor capitonate ale sălii de consiliu a Băncii Angliei. Nu a existat nici stenograf, nici proces-verbal de ședință.

La 21 mai, Hopkins adresă lui Churchill și ministrului de finanțe un memorandum ultra-secret, indicînd compoziția rezervelor de aur ale țării.

„Avem 80 000 000 de lire aur la Ottawa, 25 în Africa de Sud, 6 în India, 40 în tranzit. Dispunem de 280 000 000 la Londra și mi se spune că Banca deține 200 000 000 aparținînd unor clienți ca Belgia, Olanda și alte bănci naționale.

Socotind 300 000 de lire tona, aceste 480 000 000 de lire aur reprezintă aproximativ 1 600 de tone. Cel mai bun loc pentru stocare în afara Londrei este Southampton ; dar împrejurările actuale par a contraindica acest oraș și studiem împreună cu banca posibilitatea de a transfera aurul lîngă porturile din Vest".

Amintind ceea ce se făcuse anterior, Hopkins sublinia că Amiralitatea evacuase o cantitate de aur într-o cadență de 30 000 000 de lire pe lună, dar că, în caz de urgență, această cifră putea fi multiplicată cu 3 sau 4.

În aceeași zi în care Hopkins își încheia primul inventar, avea loc o reuniune a cabinetului de

război pentru a examina situația din Franța. La ieșirea din ședință, Cadogan nota în jurnalul său : „Comandamentul francez se află într-o totală confuzie și neputință." Și încheia cu o tristă concluzie : „Numai un miracol ne poate salva, altfel ne-am ars !" Erau cuvinte profetice ; minunea s-a produs cu adevărat. Dar pentru miniștrii de tristă figură din sala de consiliu salvarea viitoare era în acel moment doar un vis.

A doua zi dimineață Churchill zbură din nou în Franța, pentru a încerca să-i convingă pe francezii demoralizați să continue lupta. A revenit în aceeași seară, obosit, dar destul de optimist de rezultatul pasionatei sale pledoarii pe lîngă Reynaud și generalul Weygand.

Totuși hotărîrea sa de a pune aurul în afara oricărui pericol de a cădea în mîinile dușmanului rămăsese nestrămutată. În jurnalul lui Cadogan se poate citi că, în acel moment, cabinetul de război adoptă una din cele mai importante hotărîri din toată istoria conflictului. „Cabinetul a examinat în dimineața aceasta un proiect de lege care dă guvernului depline puteri asupra bunurilor și persoanelor. Ar fi trebuit făcut același lucru cu douăsprezece luni mai devreme". Legea s-a votat de urgență și fără dezbateri. *Daily Telegraph* a calificat-o drept „cea mai radicală măsură constituțională prezentată vreodată în Camera Comunelor". Totuși publicul britanic a acceptat-o fără proteste ; poate că nu înțelegea importanța sau semnificația acestei măsuri.

Fără îndoială că Churchill, atașat conceptului de libertate individuală, nu făcuse un asemenea lucru cu inimă ușoară. Dar, așa cum declara în cabinetul de război :

„Pînă acum gîndeam că invadarea acestei țări pe calea mării era o acțiune pe care ger-

manii nu ar fi putut s-o întreprindă încă multă vreme... Astăzi consider că evenimentele din ultimele zile şi ceea ce se poate produce în următoarele trebuie să ne determine să ne schimbăm punctul de vedere".

Această gravă prezicere se sprijinea pe un raport al serviciilor secrete care anunţa că inamicul construia în Olanda şi în porturile Mînecii o enormă flotă de ambarcaţiuni de debarcare — şalande cu fundul plat — şi că Hitler era gata să-şi sacrifice 90% din forţele de invazie, dacă, cu cele 10% rămase în viaţă, ar fi putut ocupa un cap de pod. Churchill declara colegilor săi : „Nu vom putea merge hotărît înainte dacă nu preluăm imediat întreaga putere de care trebuie să dispună guvernul în caz de criză gravă... Sînt ferm convins că o asemenea situaţie critică există deja".

Cabinetul a fost de acord şi legea a fost votată fără întîrziere. Din clipa aceea, militarii puteau acţiona fără aprobarea altor autorităţi ; guvernul putea să dispună în voie de bunurile naţionale, precum şi de valorile străine deţinute de particulari.

În plus, trebuiau elaborate planuri de rezistenţă la o scară cum n-a mai existat vreodată într-o ţară asediată. S-au prevăzut uriaşe demolări, încredinţate unor formaţiuni mobile ; s-au luat măsuri pentru evacuarea copiilor, a femeilor gravide şi a bătrînilor de pe coastele de Sud şi Sud-Est.

Între timp, conferinţele secrete de la Banca Angliei au atins un stadiu crucial. Basil Catterns, guvernatorul adjunct, a făcut o dare de seamă asupra progreselor realizate, într-un memorandum adresat lui Sir Frederick Phillips, directorul adjunct al Tezaurului. Sarcina principală a lui

Catterns era de a pregăti situația din punct de vedere bancar, și nicicînd nu s-ar fi putut face o alegere mai bună pentru un proiect ce solicita secretul absolut. Fiind întrebat într-o zi despre profesia sa, el a răspuns : „Aparțin unui serviciu renumit a fi mai tăcut decît înseși serviciile secrete". În scrisoarea sa din 25 mai adresată lui Sir Frederick, el arăta că în urma convorbirilor cu Gilmour, de la Amiralitate, se considera că acum devenise posibilă evacuarea în Canada a 300 000 000 de lire de aur pentru sfîrșitul lui iunie, și că această cifră s-ar mai putea mări cu încă 50 000 000.

Dar aurul nu mai era principala sa preocupare. Evenimentele tragice din Franța au obligat cabinetul să ceară grupului de lucru să-și lărgească considerabil cîmpul de activitate. Problema ce se punea acum nu era pur și simplu de a trimite aurul în străinătate ; era vorba de a salva valorile negociabile, în comparație cu care aurul părea o bagatelă.

În cursul dimineții, cabinetul de război se întruni într-o atmosferă de doliu ; fusese prezentată lista catastrofelor : portul Boulogne căzuse, portul Calais era asediat, Dunkerque rămînea singura ieșire de salvare pentru corpul expediționar britanic încercuit. Se luă hotărîrea ca operația Dynamo, numele de cod pentru evacuarea armatei engleze, să înceapă de a doua zi, deoarece trupele erau într-o situație aproape disperată. Ele nu mai dispuneau decît de puține provizii și, practic, nu mai aveau muniții.

Amploarea dezastrului l-a determinat pe Catterns și colegii lui să-și modifice programul. Ei trebuiau acum să examineze mijloacele pentru ca „titlurile și alte acțiuni negociabile în străinătate să nu cadă în mîinile germanilor în cazul în care aceștia ar fi pus piciorul în țară".

Catterns îi scrise lui Sir Frederick :

„În două cuvinte, propunem ca Tezaurul să recupereze toate titlurile respective... Ele vor fi colectate prin agenţiile londoneze ale băncilor şi, după ce vom cădea de acord, vor fi expediate în Canada pe un vas închiriat special în acest scop".

Valorile, continua scrisoarea, vor fi deţinute în Canada în numele guvernului maiestăţii sale ; va fi necesar să se trimită în Canada funcţionari de la Banca Angliei pentru a organiza pe loc cele necesare. El considera că pentru colectarea şi ambalarea titlurilor ar fi fost nevoie de aproximativ două săptămîni.

Cuvintele prudente, alese cu grijă, acopereau ca un văl una din cele mai radicale hotărîri din timpul războiului. Ceea ce se propunea era ca guvernul să pună mîna pe bunurile cetăţenilor, fără consimţămîntul lor, şi să le trimită de cealaltă parte a oceanului fără ştirea lor. Dacă germanii ar fi invadat Marea Britanie, aurul şi valorile ar fi permis acesteia să continue războiul în Canada.

Păstrarea unui secret total era absolut esenţială. Pe lîngă pericolele care ar fi rezultat dacă inamicul ar fi descoperit ceea ce se punea la cale, exista pericolul ca moralul populaţiei să se prăbuşească dacă omul de pe stradă ar fi aflat despre aceste măsuri. Deşi poporul englez nu avusese în război decît eşecuri, şi chiar în momentul acela trebuia să se aştepte la posibila anihilare a elitei armatei sale, ardoarea sa rămăsese incredibil de mare. Astfel încît cea mai mică urmă de măsuri alarmante ar fi provocat un rău considerabil. Cum ar fi reacţionat oare cetăţeanul de rînd, înflăcărat de splendida elocvenţă a lui Churchill, dacă ar fi

știut că există îndoieli despre capacitatea de supraviețuire a Angliei ? Fără îndoială, următorul paragraf din mesajul secret al lui Catterns l-ar fi deprimat în asemenea măsură, încît ar fi fost gata să abandoneze partida.

„Dacă considerăm esențial ca inamicul să nu pună mîna pe importantele noastre rezerve de bilete de bancă, concluzia este limpede. Trebuie să procedăm fără întîrziere la evacuarea stocului nostru special. După cum se arată în memorandum, acesta se ridică la 300 000 000 de lire și constă în bilete care au fost puse deja în circulație și pe care le păstrăm ca rezervă în cazul în care cele două imprimerii ale noastre ar fi distruse de bombardamente. Propunem ca aceste bilete să fie depuse la bordul unei nave sub pază militară, care ar rămîne în doc uscat sau ar fi ancorată pe fluviul Mersey, astfel încît, în caz de necesitate, să poată fi scoasă în larg și scufundată".

Pentru aur, problema era mai greu de rezolvat. Marea Britanie se afla într-un asemenea pericol, încît fiecare vapor trebuia să plece încărcat peste limitele admise. Lucrul esențial era acum rapiditatea ; prudența nu mai era la ordinea zilei.

Discuțiile au fost lungi și penibile ; în cele din urmă s-a alcătuit un proiect. La 30 mai cuirasatul *Revenge* va ambarca 40 000 000 de lire de aur ; el va trebui să escorteze două pacheboturi rapide, *Antonia* și *Duchess of Liverpool*, fiecare cu cîte 10 000 000 la bord. Se considera că în trei călătorii succesive ar putea fi evacuate 200 000 000 de lire. Portavionul *Furious*, care trebuia să meargă în Canada pentru a aduce avioane, ar putea încărca 20 000 000, iar alte nave de război și comerciale ar putea lua cantități mai mici.

Atunci cînd s-a studiat cazul valorilor negociabile, s-a convenit că prima măsură ce trebuia luată era o hotărîre ministerială prin care Tezaurul avea puterea să oblige pe purtători să-şi depună titlurile acolo unde li se va spune. Existau 200 000 de titluri americane negociabile. Şi alte ţări posedau în bancă valori negociabile : Argentina, Belgia, Canada, Franţa, Olanda, Indiile Olandeze, Norvegia, Suedia şi Elveţia. Valorile deţinute pentru ţările ocupate nu erau considerabile şi, în consecinţă, nu cereau o atenţie imediată.

În Franţa evenimentele se precipitau în mod alarmant şi, în timp ce experţii jonglau cu cifrele, armata britanică se afla încercuită pe plajele de la Dunkerque.

În ziua în care s-a trecut la executarea operaţiei Dynamo, la Westminster Abbey, la doi paşi de parlament, s-a ţinut un serviciu religios. Churchill a luat loc în faţa altarului, cu o figură combativă şi hotărîtă, dar această aparenţă masca, de fapt, ceea ce el simţea cu adevărat. După cum povestea mai tîrziu : „Englezilor nu le place să-şi manifeste sentimentele ; dar din scaunul meu puteam să-mi dau seama de emoţia reţinută a celor prezenţi şi totodată simţeam frica lor, nu de moarte, sau de răni, sau de pierderi materiale, ci frica faţă de înfrîngerea şi ruina definitivă a Marii Britanii".

Ministrul de finanţe, Sir Kingsley Wood, primi în cursul zilei un raport secret despre deliberările ce aveau loc la Banca Angliei. Raportul indica cu mai multă precizie valoarea aurului existent în ţară.

Aurul care ne aparţine . . .	280 000 000 lire
Deţinut de banca Angliei pentru clienţi	270 000 000

Deținut de alte bănci pentru clienți străini . . .	8 000 000 lire
Franța	70 000 000
Belgia . . .	85 000 000
Norvegia . .	10 000 000
Țările de Jos . .	25 000 000
Oficiul pentru India	5 000 000
Cehoslovacia . .	8 000 000
Elveția . . .	20 000 000
Argentina . . .	5 000 000

Raportul adăuga : „Tot aurul Băncii Angliei va fi pus în lăzi ; acțiunea aceasta se va termina într-o săptămînă."

Erau puse la punct și amănuntele în legătură cu transportul, dar mai rămînea un semn de întrebare : „Încărcînd 50 000 000 de lire pe un singur cuirasat, ne asumăm riscuri mari pe care, în timp normal, nu ne-am gîndi nici o clipă să le luăm. Ne vom asuma aceste riscuri ?"

Ministrul răspunse afirmativ, indicînd însă că trebuia menținută o discreție totală față de țările străine în cauză.

Peste două zile, la primele ore ale dimineții de 28 mai, avea loc capitularea Belgiei. Churchill redactă o dispoziție strict confidențială destinată să pareze efectul acestei știri proaste :

„În aceste zile negre, primul ministru dorește ca toți colegii săi din guvern, precum și înalții funcționari să mențină în anturajul lor un moral ridicat. Fără a minimaliza gravitatea evenimentelor, dar manifestînd încredere în capacitatea și hotărîrea noastră inflexibilă de a continua războiul pînă ce va fi zdrobită voința dușmanului de a domina întreaga Europă".

O asemenea injoncțiune era aspră, dar necesară ; cea mai ușoară insinuare despre faptul că Anglia

s-ar îndoi cîtuşi de puţin de posibilitatea de a supravieţui ar fi avut un efect catastrofal asupra opiniei mondiale. Bineînţeles, ambasadorul american Kennedy juca din nou rolul de prooroc al nenorocirilor. El scria preşedintelui Roosevelt. „Numai un miracol poate salva corpul expediţionar". El prevedea că germanii vor face curînd propuneri de pace Franţei şi Marii Britanii, „evident impunînd condiţiile lor, dar condiţii ce vor fi cu mult mai uşoare decît dacă s-ar continua ostilităţile".

Capitularea britanică era ultimul lucru pe care-l voia preşedintele, căci el nu a renunţat nici un moment la convingerea fermă că destinul Americii era legat de al Angliei. Kennedy anunţa lugubru că, dacă Churchill şi Attlee voiau să lupte, alţii nu doreau, „cei care înţelegeau că nimicirea oamenilor şi a bunurilor Angliei nu reprezintă compensaţia adecvată unei pierderi a prestigiului". Ambasadorul american avea numeroase contacte cu oameni politici de rang mare şi cu oameni influenţi, şi nu era un secret pentru nimeni că unii din aceştia erau favorabili negocierilor cu Hitler.

Pe de altă parte, mîna de oameni care ducea războiul secret al aurului şi al valorilor rezolvase problema celor 300 000 000 de lire în bilete de bancă de rezervă. La un moment dat se punea problema de a le da foc ; dar ideea fusese abandonată din cauza dificultăţilor materiale de a distruge o asemenea masă de hîrtie.

În loc de aceasta, s-a prevăzut ca o adevărată flotă de camioane să colecteze bancnotele şi să le depună la bordul unei nave special închiriate şi ancorate la Scapa Flow. Era o acţiune de dimensiuni uriaşe, căci o considerabilă parte din aceşti bani era împrăştiată în toată ţara.

Alegerea depozitului fusese o problemă majoră, dar în cele din urmă experții s-au fixat la golful Scapa Flow, fiind locul cel mai potrivit. Era un loc îndepărtat, un golf foarte adînc, legat de Glasgow printr-o linie de cale ferată. Camioanele trebuiau să adune bancnotele din „depozitele speciale de numerar" ; ele trebuiau transportate la cea mai apropiată gară și apoi expediate spre golful scoțian. Acolo, la unul din cheurile mai izolate, era ancorată nava *Cressado* de 1 200 de tone, care părea adecvată rolului de bancă plutitoare ; costul chiriei nu era prea ridicat — 1 000—1 500 de lire pe lună — și nava putea fi ușor camuflată în navă-depozit de armament. Biletele de bancă aveau să fie camuflate în lăzi de muniții, unele din ele conținînd cu adevărat muniții, iar în vîrful catargului avea să fluture permanent pavilionul roșu, indicînd „materii periculoase", pentru a evita apropierea altor bastimente. Un echipaj puțin numeros, de marinari înarmați, trebuia să asigure paza. Dacă ar fi avut loc o debarcare germană, nava ar fi ieșit în larg și s-ar fi sabordat.

Operația Dynamo era în plină desfășurare. Ea a debutat printr-un mesaj trimis de distrugătorul *Wolfhound*, supus fără întrerupere unor bombardamente în picaj, amiralului Sir Bertram Ramsay, comandantul-șef din portul englez Dover, care avea întreaga conducere a operației : „Trimiteți toate navele disponibile pe plajă la Est de Dunkerque".

Fără cea mai mică ezitare, Ramsay trimise tot ce putea găsi : distrugătoare, șlepuri, transbordoare, șalupe, iahturi, vase de agrement ; practic, tot ceea ce măsura peste 10 metri în lungime și dispunea de un mijloc oarecare de propulsie. Operația nu a însemnat numai un miracol în ce

privește evacuarea, ci și un miracol în improvizare.

În acest timp, la 31 mai, Churchill zbură din nou spre Franța, pentru o ședință a Consiliului Suprem de război, cu speranța, destul de precară, că francezii ar mai avea moralul necesar pentru a continua lupta. În termeni limpezi, el afirmă că, dacă era nevoie, Marea Britanie va continua singură, iar în forul său interior începea să gîndească că țara sa s-ar simți mai bine rămînînd singură. Primul ministru își dădea seama că, în ciuda unei mari părți din opinia franceză dornică să lupte, influența dominantă era exercitată de bătrînul mareșal Pétain, care se gîndea la capitulare.

În acea zi, la ceasurile amiezii, de pe plajele și din portul Dunkerque fuseseră evacuați 194 620 de soldați, în timp ce pronosticurile cele mai optimiste prevedeau doar 45 000, crezîndu-se că ceilalți vor trebui lăsați în voia soartei. La 4 iunie, „miracolul" de la Dunkerque era aproape încheiat; împotriva tuturor așteptărilor, marina britanică reușise să salveze grosul armatei engleze și un mare număr de soldați francezi. În total au fost evacuați 338 226 de oameni din Dunkerque și porturile vecine, supuse unor neîntrerupte atacuri aeriene. Un imens văl de fum se întindea deasupra regiunii, iar pe plajă valurile mării acopereau cadavrele celor care nu apucaseră să plece. Orașele de pe coastele de sud ale Angliei erau invadate de oameni epuizați de lupte. La Headcorn, în comitatul Kent, locuitorii au furnizat hrană pentru 145 000 de soldați.

Churchill, prim-ministru doar de douăzeci și trei de zile, nu-și făcea nici o iluzie asupra imensității eșecului. El știa că Marea Britanie nu putea obține victoria dacă Statele Unite nu-i vor

acorda sprijinul, sub formă de material de război. Avea cel puțin consolarea că planurile de urgență, elaborate în vederea asigurării plății acestuia, erau în curs de execuție. Era necesar însă să se accelereze.

La 4 iunie, nervos și vădit neliniștit, el se adresă Camerei Comunelor. Nu încercă să minimalizeze imensitatea dezastrului. „Trebuie să evităm de a atribui acestei evacuări laurii unei victorii. Războaiele nu se cîștigă cu dări înapoi". El continuă cu faimosul discurs „nu vom capitula niciodată". Dar, înainte de a ajunge la acest pasaj memorabil, își concentră atenția asupra criticilor aduse aviației (Royal Air Force) de către militarii evacuați din Franța. „În această operație a existat o victorie pe care trebuie să o recunoaștem. Ea a fost cîștigată de armata aerului. Mulți dintre soldații ce se întorc n-au văzut avioanele noastre în acțiune ; n-au văzut decît bombardierele inamice ce au reușit să străpungă barajul lor. De aceea ei subestimează ce au făcut aviatorii noștri". Într-adevăr, tinerii piloți se comportaseră vitejește și, fără curajul lor, dezastrul ar fi fost cu mult mai mare.

Discursul lui Churchill a avut un asemenea răsunet, încît ulterior mulți cetățeni erau convinși că-l auziseră pe primul ministru pronunțîndu-l personal la radio. În realitate el fusese citit mai tîrziu, în cursul zilei, de către un spicher de la BBC.

Totuși, pe unii, cuvintele lui Churchill i-au lăsat sceptici. Wiliam Bullitt, ambasadorul Statelor Unite în Franța, nu era prea convins că vor fi urmate de efect. Opinia sa personală era că Anglia avea intenția să utilizeze aviația și marina britanică drept elemente de tocmeală în tratativele de pace cu Germania. Scepticismul lui Bullitt era de înțeles ; acesta nu era nicidecum antienglez, dar

era un diplomat de carieră realist, și, pentru el, îndărătul frazelor pompoase se ascundeau realități foarte aspre, din cauza cărora unele puncte din discurs sunau prea puțin verosimil. Intenția și hotărîrea de a lupta pe plajă și pe străzi erau neîndoielnice, dar cu ce armament vor lupta englezii ?

Cea mai mare parte din corpul expediționar fusese evacuată într-adevăr printr-un miracol, dar Anglia fusese obligată să abandoneze grosul echipamentului, adică :

7 000 de tone de muniții, 90 000 de puști, 2 300 de tunuri, 120 000 de vehicule, 8 000 de mitraliere Bren și 400 de aruncătoare antitanc.

Ar trebui să treacă luni și luni de zile pentru ca uzinele de armament să înlocuiască materialul pierdut. Nici fabricile engleze, nici fabricile americane nu lucrau încă din plin ; și iată că Churchill considera că o armată înfrîntă și pe jumătate demoralizată va fi capabilă să riposteze sfidării germanilor, exaltați de victorie.

În orice caz, propriii lui șefi de stat-major nu erau atît de încrezători ca el în rezultatul final al bătăliei. Cînd cabinetul discutase despre „strategia britanică într-o anumită eventualitate", li se ceruse șefilor celor trei arme să dea un aviz motivat asupra șanselor de a cîștiga, fără ajutor extern. Răspunsul lor s-a concretizat într-o declarație prudentă. În ciuda evidențelor, Germania apărea ca outsider și Anglia ca favorită. Dar examinînd motivațiile aduse de ei, rămîi cu impresia că ei personal n-ar fi riscat un singur ban pe pronosticul lor. Declarațiile lor erau împănate cu „dacă" și „însă".

„Cu toate că forțele noastre aeriene sînt în curs de reînnoire, marina noastră de război și armata aerului ar trebui, împreună, să poată

împiedica Germania să treacă la o serioasă invadare a țării venind dinspre mare.

Presupunînd că dușmanul ar dobîndi supremația totală în aer, considerăm că marina ar putea să oprească cîtva timp invazia, dar nu la nesfîrșit.

Dacă marina noastră nu ar putea opri invazia, după ce aviația ar fi distrusă, apărarea noastră de coastă nu ar putea împiedica blindatele și infanteria germană să instaleze un solid cap de pod pe țărmurile noastre. În cazul luat în considerare mai sus, forțele noastre terestre ar fi incapabile să respingă invazia".

Această lectură trebuie să fi fost destul de deprimantă pentru primul ministru. Șefii de statmajor indicau în continuare, punct cu punct, exact ce lipsea țării; unele din observațiile lor erau extrem de pesimiste. De pildă, pentru a dobîndi supremația în aer, Germania ar fi trebuit să elimine Royal Air Force și să distrugă uzinele de construcții aeronautice. Or, dacă zonele industriale puteau fi protejate în cursul zilei, era îndoielnic că s-ar fi putut împiedica distrugerile serioase din timpul atacurilor nocturne.

Și, ca și cum cele spuse înainte nu erau destul de demoralizante, raportul continua amintind cabinetului că germanii aveau o superioritate numerică de patru la unu și că uzinele lor erau dispersate și relativ greu accesibile. Totuși, cu o puternică flotă de bombardiere, s-ar putea obține ca unele din ele să-și înceteze activitatea.

Singurul pasaj care reflecta un oarecare optimism era concluzia:

„În rezumat, concluzia noastră este că, la prima vedere, Germania posedă cea mai mare parte din atuuri.

Dar piatra de încercare este moralul combatanților noștri, precum și al populației civile. Ar putea oare acesta să contrabalanseze avantajele pe care le posedă inamicul, ca număr și ca material ? Credem că da".

Churchill ceruse acest raport pentru că voia să convingă parlamentul că decizia de a continua lupta nu se bizuia pe fraze frumoase, ci pe opinia experților. După terminarea războiului, el avea să mărturisească : „Astăzi, cînd recitesc acest raport, mărturisesc că era mai curînd sinistru".

Într-adevăr, tabloul era întunecat și în America se găsea destulă lume care, deși admira tenacitatea englezilor, gîndea sincer că armele trimise de cealaltă parte a Atlanticului ar putea să cadă în cele din urmă în mîinile lui Hitler. Ele ar fi fost utilizate cu mai mult folos la apărarea pămîntului Statelor Unite. Era o opinie lesne de înțeles, căci, la rîndul ei, și America era prost pregătită pentru război.

Cu toată presiunea constantă a izolaționiștilor, Roosevelt era gata să facă totul pentru a ajuta Anglia, în afară de angajarea deschisă în conflict. El nu renunță nici un moment la convingerea fermă după care cea mai bună apărare a Americii era o Mare Britanie neînvinsă. El ceru Ministerelor Marinei și de Război să arate ce arme puteau fi imediat expediate englezilor. Generalul Marshall întocmi imediat o listă ; jumătate de milion de puști de 7,5 mm, stocate în grăsime de la terminarea ultimului război, cu 250 de cartușe pentru fiecare ; 900 de tunuri de campanie de 75 de mm, vechi, dar în excelentă stare, cu 1 000 000 de obuze ; 80 000 de mitraliere. Era un mare act de încredere din partea lui Roosevelt, dacă luăm în considerare știrile pesimiste cu care era zilnic asaltat. Armele erau cam vechi,

dar pentru o Anglie mai abandonată ca oricînd reprezentau un dar ceresc. Natural că trebuiau plătite, şi preţul era ridicat — 37 000 000 de lire. Americanilor nu le-a trebuit multă vreme pentru a strînge armele ; la 11 iunie, un convoi de cargouri britanice începea să le încarce la Gravesend Bay, în New Jersey.

În aceeaşi zi, Churchill îi trimitea lui Roosevelt un mesaj urgent : „Francezii m-au chemat din nou, ceea ce înseamnă o criză. Plec în această clipă. Orice aţi putea să faceţi sau să spuneţi în acest moment pentru a-i ajuta poate schimba situaţia".

Era a patra vizită a lui Churchill în Franţa ; el se agăţa de convingerea că ar putea determina guvernul francez să continue lupta, dar a doua zi îşi pierdu optimismul. Îndată după întoarcerea în Anglia, Reynaud îi ceru să revină. El acceptă imediat ; era ultima sa călătorie în Franţa înainte de cererea de armistiţiu. La sosire nu-l întîmpină nimeni, şi drumurile erau supraaglomerate de civilii care se retrăgeau. Churchill declară ferm că Marea Britanie va continua să lupte şi că nu putea să aprobe ca Franţa să negocieze o pace separată. Singura speranţă ca Franţa să continue lupta era de a obţine din partea preşedintelui american o declaraţie publică prin care ţara sa se angaja să vină în ajutorul Franţei. Churchill trimise următoarea cablogramă :

„Declaraţia dumneavoastră că Statele Unite vor intra în război dacă este necesar ar putea salva Franţa. Fără aceasta, rezistenţa franceză se va prăbuşi în cîteva zile, şi vom rămîne singuri".

Şi de data aceasta, Churchill a recurs la o presiune destul de puţin discretă pentru a-i demon-

stra lui Roosevelt cît de dezastruoasă ar fi această situație pentru America :

„Puteți fi sigur că, în cazul în care am fi învinși, atît guvernul meu, cît și eu personal, am trimite flota pe celălalt țărm al Atlanticului. Dar ar putea interveni un moment în luptă în care miniștrii actuali să nu mai dețină conducerea treburilor și în care Insulele britanice ar putea obține condiții foarte blînde dacă ar accepta să devină un stat vasal imperiului hitlerist".

Dacă germanii ar pune mîna pe flota engleză, susținuți de flotele Franței, Italiei și Japoniei, superioritatea lor pe mare ar deveni zdrobitoare. „Dacă ne prăbușim, veți cunoaște poate State Unite ale Europei sub dominație nazistă, care vor fi mai numeroase, mai puternice și mai bine înarmate decît Lumea Nouă".

Roosevelt era, desigur, ultimul om căruia trebuia să i se amintească consecințele prăbușirii Franței și Marii Britanii. Dar nu se putea angaja printr-o declarație publică de a veni în ajutorul Franței. În acest sens îi scrise lui Churchill : „Știți, desigur, că, potrivit Constituției noastre, nici o autoritate în afara Congresului nu poate lua un angajament de asemenea natură".

În Franța, Weygand, soldatul, era pe de-a-ntregul partizanul armistițiului, la fel ca Pétain. La reîntoarcerea sa în Anglia, Churchill, asistat de generalul de Gaulle, făcu o ultimă încercare disperată. S-a redactat o declarație de uniune, propunîndu-se ca Marea Britanie și Franța să devină o singură națiune, cu o cetățenie comună, condusă de un cabinet de război. Generalul de Gaulle a citit-o prin telefon lui Paul Reynaud. Acesta a rămas impresionat, dar Pétain a considerat-o drept „fuziune cu un cadavru".

În aceeași zi, Churchill, însoțit, între alții, de Lordul Sigiliului privat, Clement Attlee, de ministrul aerului, Archibald Sinclair, și de cei trei șefi de stat-major, se pregătea să plece la Southampton pentru a se ambarca pe crucișătorul *Berkeley* care i-ar fi dus în Franța, unde trebuia să aibă loc o întrevedere cu Reynaud privitor la declarația de uniune. Dar nu a ajuns mai departe de gara londoneză Waterloo. Ambasadorul englez din Paris, Sir Ronald Campbell, i-a trimis un mesaj : se declarase o criză gravă, Reynaud demisionase, iar Pétain formase noul guvern.

Marea Britanie era singură. Lucru ciudat, apăru parcă un sentiment de ușurare, atît la cei ce dețineau cele mai înalte funcții, cît și la omul de pe stradă. Regele George al VI-lea îi scria mamei sale : „Personal, mă simt mai bine nemaiavînd un aliat pe care să-l măgulim și pentru care să facem eforturi". Iar general-colonelul Sir Hugh Dowding, comandantul aviației de vînătoare, îi mărturisea lordului Halifax : „Nu mă rușinez spunîndu-vă că, atunci cînd am auzit despre căderea Franței, am căzut în genunchi și i-am mulțumit lui Dumnezeu". Nu din ostilitate, ci fiind că era de părere că pentru Marea Britanie era mai bine să rămînă singură.

La 18 iunie a avut loc o discuție a șefilor de stat-major în legătură cu măsurile ce trebuiau luate în caz de invazie. Ceea ce fusese denumit o „anumită eventualitate" devenise o realitate crudă. În clipa în care, din turnul ce domină podul Westminster, Big Ben suna ora patru, Winston Churchill spunea în Camera Comunelor : „Mă aștept ca bătălia Angliei să înceapă în curînd". Cu această ocazie el pronunță cel mai frumos discurs despre „cea mai frumoasă oră".

Churchill nu se lăsa antrenat de grandiloc-vență, ci credea sincer în cea ce spunea. Se vedea

ca omul destinului, a cărui carieră de pînă acum, eroică și agitată, nu fusese decît o pregătire pentru clipa aceasta. Fusese odinioară ponegrit, dar acum în sînul națiunii apăruse sentimentul profund, că în chip misterios, evenimentul generase omul.

De aceea cînd, în marea încăpere subterană a cabinetului de război, Churchill, arătînd cu degetul fotoliul său de lemn deasupra căruia se afla o celebră frază a reginei Victoria, spuse: „Dacă țara este invadată, aici mă voi instala; și voi rămîne aici pînă cînd germanii vor fi alungați — sau vor călca peste cadavrul meu", nimeni nu gîndea că aceste cuvinte erau un bluf.

După discursul lui Churchill în Cameră era necesar să se ia și o altă decizie, care sublinia hotărîrea guvernului de a continua lupta, în ciuda inegalității de forțe. Englezii au preluat în contul lor toate comenzile de arme și material făcute de Franța în Statele Unite. În momentul în care germanii defilau în pas de gîscă la Paris, pe Champs-Elysées, Arthur Purvis, șeful Comisiei britanice de achiziții, primea o telegramă de la Londra, avertizîndu-l că Franța era pe punctul de a capitula. Achizițiile franceze și engleze erau strîns legate; de cîtva timp, se considera că, în ce privește comenzile franceze, ele comportau riscuri, și exista pericolul ca această atitudine a americanilor să se extindă și asupra comenzilor Angliei. Cea mai bună soluție era ca Anglia să preia pe contul ei comenzile franceze în curs, care se ridicau la 500 000 000 de dolari.

Cu toate că se aflau în fața dezastrului iminent, francezii făceau greutăți. Colonelul Jacquin, șeful Comisiei franceze a aerului, ajunsese la un acord cu Purvis, dar acordul dintre ei rămase secret pînă cînd căderea Franței a devenit definitivă.

În culise, echipa de bancheri și experți financiari continua să lucreze după planurile stabilite. O serie de mesaje ale Amiralității cu mențiunea „Ultrasecret" și „Personal" informau că aurul sosea în Canada în cantități mari și nu se pierduse nici măcar o uncie.

Sarcina importantă de a colecta și de a aduna toate titlurile străine începuse. În cel mai desăvîrșit secret, și cu acordul ministrului de finanțe Basil Catterns puse la curent cu această operație pe directorii celor cinci mari bănci. Personalul a cincizeci de bănci și a sute de sucursale lucra douăzeci și patru de ore din douăzeci și patru pentru a clasa pe categorii valorile aflate în depozite. Cînd această muncă s-a încheiat, titlurile au fost expediate la centre regionale speciale de colectare, și de acolo la Banca Angliei.

Pentru mai multă securitate, cabinetul a acceptat ca ele să iasă din țară înainte de publicarea decretului. În felul acesta publicul avea să se afle în fața faptului împlinit.

În acel moment a apărut un obstacol neașteptat. De cîtva timp unii oameni politici americani se întrebau dacă era înțelept să se trimită arme Angliei. De data aceasta un grup de experți militari susținea că lucrul devenise fără sens și sugera să nu se mai accepte nici o comandă nouă. În plus, autoritățile navale americane considerau că venise timpul de a nu mai expedia dincolo de Atlantic muniții și material de reparații pentru navele engleze.

Cu cîteva zile mai înainte, peste drama franceză căzuse cortina. Sfîrșitul a fost penibil. La 12 iunie, într-o poiană luminoasă din pădurea Compiègne, sub un soare strălucitor, își făcu apariția un führer îngîmfat și insolent, venit pentru semnarea armistițiului franco-german. Germanii au ales locul cu o calculată rea-voință;

tot acolo, Franța primise capitularea Germaniei la sfîrșitul războiului din 1914—1918. În această poiană, pe o lespede de gresie, se putea citi următoarea inscripție: „Aici, la 11 noiembrie 1918, a sucombat criminalul orgoliu al Imperiului german, învins de popoarele libere pe care voia să le subjuge". Convorbirile au avut loc chiar în vagonul unde se încheiase armistițiul din 1918, și Hitler s-a așezat în același fotoliu pe care odinioară îl ocupase Foch. Ulterior, germanii au înlăturat lespedea cu inscripția.

America era, bineînțeles, zguduită de acele evenimente; ea continua presiunea asupra Marii Britanii, pentru a obține garanția că flota engleză va traversa Atlanticul, dar Churchill refuza să se angajeze. Pentru el problema nu se punea în discuție; navele ce compuneau Royal Navy aveau să lupte pînă la ultimul obuz. El îi scria în această perioadă lui Mackenzie King, primul ministru al Canadei:

„Am încredere în capacitatea noastră de a apăra această insulă și nu văd nici un motiv de a examina transferul flotei britanice, nici de a o pregăti pentru această eventualitate. Niciodată nu voi întreprinde negocieri de pace cu Hitler. Evident însă, nu pot face previziuni despre actele unui viitor guvern care, dacă sîntem abandonați de Statele Unite și înfrînți, ar putea foarte bine să fie un guvern de tip Quisling, gata să accepte dominația și protecția Germaniei".

Churchill repeta fără încetare că ar putea să apară un guvern pronazist, fără a cita însă vreun nume. Dimpotrivă, Bullitt, ambasadorul american la Paris, mărturisea președintelui că o asemenea eventualitate trebuia într-adevăr luată în considerare și că, „pentru a fi scutiți de cele mai grele

consecințe ale unei înfrîngeri totale, englezii ar putea instaura un guvern Oswald Mosley și Uniunea fasciștilor britanici, care ar colabora total cu Hitler".

Pe de altă parte, este neîndoielnic că Churchill exploata în mod inteligent și cu bună știință teama de un regim de tip Quisling. Era un excelent stimulent pentru a determina Statele Unite să se angajeze pe calea unui ajutor mai activ. Scriind lordului Lothian, îi recomanda să-l facă pe Roosevelt să înțeleagă bine care ar fi consecințele dacă inamicul ar pune mîna pe flota engleză. În răspunsul său către ambasador, care îl presa să „rostească un discurs radiodifuzat reconfortant", pentru a îndigui pesimismul în creștere, apar poate cel mai bine sentimentele sale adevărate :

„Fără îndoială că voi rosti curînd un discurs. Dar nu cred că vorbele contează cine știe ce. Nu trebuie atașată prea mare importanță schimbărilor din opinia americană. Ea se modifică în funcție de împrejurări. Pînă în aprilie, americanii erau atît de siguri că Aliații vor cîștiga, încît nu vedeau necesitatea de a-i ajuta. Acum sînt atît de siguri că vor pierde, încît aceasta nu le mai pare posibil".

Churchill continua scrisoarea pe un ton neobișnuit de amar, arătînd că pînă atunci Marea Britanie nu primise nici un fel de ajutor demn de a fi menționat :

„Știm că președintele este prietenul nostru cel mai bun, dar nu ajută la nimic să cîștigăm pentru cauza noastră Convențiile, democrată sau republicană. Ceea ce contează este să știm dacă în trei luni Hitler va fi stăpîn sau nu în Marea Britanie. Cred că nu ; dar aceasta nu se poate

dovedi dinainte. Păstrați-vă calmul ! Aici nimeni nu și-a pierdut curajul".

În jurnalul său, Cadogan nota : „Statele Unite par cam inutile. Ce să-i faci ? Va trebui să murim fără ele".

Churchill era foarte nedrept cu Roosevelt, care avea mîinile legate. Cu tot pesimismul ce se revărsa asupra Americii, el nu și-a renegat niciodată făgăduiala de a procura Angliei armele de care avea nevoie. Din punct de vedere politic însă, se afla pe marginea unei prăpăstii ; un singur pas greșit se putea dovedi dezastruos, și Marea Britanie ar fi fost prima păgubită.

Învățase pe contul său cît de ușor ar fi fost pentru izolaționiști să-i contracareze planurile. În mai, cu aprobarea amiralului Stark, autorizase să se vîndă Angliei douăzeci de vedete lanstorpile ce se construiau pentru marina americană. Senatorul David Walsh, izolaționist și președinte al Comisiei Afacerilor maritime a Senatului, a fost cuprins de o furie teribilă și a amenințat că va cere votarea unei legi interzicînd orice vînzare. După consultarea ministrului de justiție, care a dat verdictul că „era absolut ilegal", Roosevelt a fost obligat să anuleze contractul. Sub presiunea lui Walsh, la 28 iunie Senatul a interzis să se dispună de orice material militar pe care șefii armatelor îl considerau esențial în apărarea Statelor Unite.

Toți se întrebau dacă președintele va candida sau nu pentru al treilea mandat, deși în fapt el luase deja decizia de a rămîne. Prudența sa era deci firească, un sprijin prea evident dat cauzei aliate ar fi însemnat sinucidere politică. Înainte de schimbarea acestui climat politic, și înainte ca America să poată deschide larg baierile pungii,

Anglia, pentru a supraviețui, depindea de *cash-and-carry*.

Indiferent de dispoziția pozitivă sau negativă a opiniei americane, transferurile de aur erau tot mai accelerate, și aurul se îngrămădea în pivnițele de dincolo de Atlantic. Secretul ce însoțea operația a provocat o scrisoare prea puțin amabilă din partea Ambasadei engleze din Washington, care regreta că era „lăsată în totală ignoranță asupra măsurilor de securitate". Ambasada cerea pe un ton destul de arogant să fie pusă la curent. Împotriva voinței sale, Waley se văzu obligat să răspundă la întrebări directe. Întrebările fiind numerotate, el mîzgăli răspunsurile în dreptul fiecărui număr, și le trimise astfel prin cablu, prevăzute cu numărul corespunzător. Dacă, din nenorocire, dușmanul ar fi interceptat răspunsul, acesta ar fi fost complet neinteligibil pentru el.

Waley confirmă de asemenea că englezii își propuneau să transfere toți dolarii și valorile negociabile, dar că, „în stadiul actual", nu existau planuri de distrugere a titlurilor și acțiunilor rămase în Marea Britanie, după ce ar fi fost inventariate și rezultatul lor ar fi fost trimis în străinătate.

Ca răspuns la întrebarea: „V-ați gîndit să îngăduiți firmelor britanice să-și transfere sediul în afara Regatului Unit ?" el a răspuns doar atît: „În studiu !"

Cu tot secretul păstrat în jurul operației, în ziarele americane apăru următorul articol. Corespondentul lui *Daily Mail* la New York scria:

„Cea mai mare deplasare de aur din istorie s-a terminat săptămîna aceasta prin sosirea la New York a metalului prețios venind din Anglia și Franța. Ieri, în șase ore, s-a debarcat

o cantitate în valoare de 60 000 000 de lire. Acesta a fost expediat din Marea Britanie în Canada sub o escortă puternică, apoi transportat cu un tren blindat la Federal Reserve Bank din New York".

Articolul fusese telegrafiat în Anglia și este de mirare că telegrama nu fusese cenzurată. Aceasta indica o u'uitoare lipsă de vigilență din partea persoanelor însărcinate cu supravegherea îndeaproape a ziarelor. Alte indiscreții în această problemă nu s-au mai produs.

Totuși, Amiralitatea începea să-și exprime o serioasă neliniște în legătură cu marea cantitate de lingouri de aur ce plutea pe ape. Unele nave comerciale transportau o greutate de cel puțin șase ori, cîteodată chiar de douăzeci de ori mai mare decît tonajul prevăzut. Primul Lord al Amiralității, A. V. Alexander, avertiză că, dacă „amenințarea invaziei devenea iminentă, toate distrugătoarele de escortă trebuiau retrase de pe teatrul de operațiuni din Vest, iar transporturile de aur să se efectueze fără protecție antisubmarină". Pericolul acesta a fost înțeles numaidecît, contribuind la creșterea anxietății micii echipe de organizatori ai Băncii Angliei, care terminase tocmai elaborarea planurilor pentru cel mai mare transport de aur din istoria omenirii. Și mai grav încă era faptul că la bordul acelorași nave se aflau toate valorile negociabile reprezentînd întreaga avuție acumulată în Marea Britanie de generații de comercianți și industriași, mari și mici.

Evident, aceste documente nu erau decît semne fiduciare, și nu avuția însăși; dar dacă s-ar fi pierdut pe mare, războiul ar fi fost și el pierdut. Cu toate că activul propriu-zis continua să existe, ar fi fost nevoie de luni de zile pentru a le re-

constitui și pentru ca ele să redevină negociabile, iar în acest timp livrarea materialului de război ar fi fost stopată. Într-adevăr, fabricanții americani nu eliberau marfa fără plată anticipată.

Extrem de conștient de faptul că ducerea mai departe a războiului depindea în mare parte de transportul în bune condiții al aurului și al valorilor, Churchill știa totuși perfect de bine că rezervele engleze nu erau suficiente pentru a finanța o luptă îndelungată și îndîrjită. Anglia, preluînd în contul ei comenzile franceze, își depășise de peste două ori angajamentele, ceea ce însemna că penuria de dolari avea să se instaleze cu mult mai repede. Exista totuși o soluție parțială în această problemă. Franța reușise să pună la adăpost cea mai mare parte din aurul său înainte de victoria naziștilor ; pe de altă parte, Churchill dăduse francezilor o asigurare solemnă :

„Nu vom abandona niciodată lupta mai înainte ca Franța să fie restaurată în toată grandoarea ei, mai înainte ca națiunile și popoarele subjugate să fie eliberate, iar civilizația descătușată de coșmarul nazismului."

Luîndu-și acest angajament, și pentru a-l putea respecta, Churchill nu vedea nimic imoral în a folosi aurul francez. Punctul de vedere francez era însă diferit. Guvernul Franței luase hotărîrea de a înceta lupta, și nu avea deloc intenția să renunțe la aur, care ar fi jucat un rol important în redresarea sa după război. Trebuie să povestim acum conflictul îndelungat, deseori plin de ură și înverșunare, declanșat de această uriașă masă de metal. Nici una din părți nu a ieșit cu prestigiul nevătămat ; dar trebuie să recunoaștem că motivațiile Marii Britanii erau mai puțin blamabile decît acelea ale guvernului de la Vichy.

7

POLEMICA CU PRIVIRE LA AURUL FRANCEZ

Cucerirea fulgerătoare a Franței de către Hitler pusese în plină lumină slăbiciunea armatei franceze și incompetența șefilor săi. Dar dacă Franța era slabă din punct de vedere militar, în schimb era puternică din punct de vedere financiar; și dacă conducătorii ei politici și militari au fost miopi, bancherii vedeau mult mai departe. Atunci cînd războiul s-a terminat, această națiune, spre deosebire de Marea Britanie, a ieșit extrem de bogată. A fost una din ironiile soartei a cărei amărăciune încă nu s-a risipit.

Înainte de război, Franța adunase o cantitate de aur fenomenală — 2 430 de tone — care ar fi căzut în mîinile ocupanților fără simțul de prevedere de care a dat dovadă Pierre Fournier, guvernator al Băncii Franței. Fire suspicioasă, acesta era extrem de sceptic în legătură cu pacea durabilă promisă prin acordurile de la München. Cu aprobarea guvernului, a făcut așadar planuri pentru salvarea metalului în caz de ostilități. Ca primă măsură de precauție a hotărît să expedieze în Statele Unite 300 de tone de lingouri, un fel de „caniotă" pentru cumpărarea de material de război. În același timp, a grăbit tipărirea unor bilete de bancă pentru a forma o rezervă în cazul în care situația s-ar înrăutăți. Spre deosebire de Anglia, Franța nu părea prea neliniștită la ideea că germanii ar putea să pună mîna pe cantități mari de hîrtie-monedă.

Cînd Fournier a înțeles că adevăratele intenții ale lui Hitler erau dominația Europei, a elaborat alte planuri, pe cît de originale, pe atît de îndrăznețe. Aurul care se afla în subsolurile băncii din strada La Vrillière din Paris a fost transferat în cel mai mare secret în 51 de ascunzători situate în anumite locuri strategice de la care se putea ajunge cu ușurință la porturile militare de la Mediterana și de la Atlantic. La începutul ostilităților aceste baze secrete de stocaj conțineau 2 226 de tone de lingouri și în plus saci umpluți cu monezi.

În săptămîna care a urmat reglementării acordului de *cash-and-carry*, primul convoi cu aur se afla în drum spre Halifax în Noua-Scoție. Francezii ar fi preferat să-l expedieze direct în America, dar navele țărilor beligerante nu aveau dreptul să rămînă mai mult de douăzeci și patru de ore în porturile Statelor Unite, astfel încît a trebuit găsită o altă soluție. Orașul Montréal ar fi fost mai apropiat dar, cum fluviul Sfîntul Laurențiu se acoperea în timpul iernii cu sloiuri de gheață, Halifax rămînea cel mai bun port pentru debarcare. Totuși metoda costa scump, căci metalul trebuia transportat după aceea pe uscat la Federal Reserve Bank din New York.

La 11 noiembrie 1939, 100 de tone de aur cu valoarea de 4 760 de milioane de franci au fost încărcate la Toulon la bordul crucișătoarelor *Marseillaise* și *Jean de Vienne* și al cuirasatului *Lorraine*. Operația s-a făcut în taină ; lingourile se găseau în recipiente ce semănau cu lăzi de muniții, iar marfa a primit numele de cod „macaroane". Cuirasatul *Lorraine* a luat la bord cea mai mare parte din încărcătură, adică 1 500 de lăzi, iar crucișătoarele au luat cîte 275 de lăzi fiecare. Convoiul a plecat, precedat de contratorpilorul *Aigle* ; abia ieșit în larg, el a primit

informația că fuseseră detectate în zonă mai multe submarine. Din această cauză convoiul a fost abătut din drum, îndreptat spre Mers El-Kebir, de unde și-a continuat drumul spre Halifax via insulele Bermude. Puțin mai tîrziu, alte 100 de tone au fost ambarcate la bordul cuirasatului *Dunkerque*.

Cînd Turcia a insistat pe lîngă Franța și Anglia să-i acorde un ajutor financiar în schimbul sprijinului său militar, au fost trimise la Beirut și de acolo la Ankara 57 de tone de aur francez pe navele de război *Aigle*, *Vauban* și *Tourville*. În această operație nu s-a produs decît un incident minor ; la Beirut, un marinar a scăpat o ladă în apă, în care timp i-a căzut și ceasul. Din fericire, plonjorii au recuperat ambele obiecte, dar Banca Franței a ținut să-i ofere totuși marinarului un ceas nou — de aur.

„Războiul ciudat" nu era un stimulent pentru a grăbi operațiile. Abia la 12 martie 1940 s-a organizat o nouă expediție la Halifax, cînd s-au trimis 147 de tone în valoare de 7 miliarde de franci — la bordul crucișătorului *Algérie* și al cuirasatului *Bretagne*.

Cînd germanii au invadat Țările de Jos, totul a luat însă o întorsătură dramatică. Pentru Franța, nu se mai punea problema de a transfera aurul „pentru a-și face piața în America" ; acum era vorba de o operație de salvare. Ministrul de finanțe, Lucien Lamoureux, l-a informat pe guvernatorul Băncii Franței că sosise momentul pentru a evacua totalitatea aurului din țară. Și deoarece germanii înaintau fără întrerupere, devenise absolut limpede că nu mai era timp ca operația să se efectueze cu calmul cuvenit. Era absolut necesar ca tonele de aur împrăștiate în 51 de depozite să fie transportate cu cea mai mare rapiditate în

porturile Brest, Toulon și Verdon. Chiar în condiții normale ar fi fost o problemă grea. Dar într-o țară doborîtă de înaintarea rapidă a armatei germane, dificultatea era multiplicată cu o sută. Transportul deveni problema majoră.

În ce privește accesul la Toulon, lucrul era relativ ușor, dat fiind că în jumătatea de Sud a țării trenurile circulau mai mult sau mai puțin normal. Dar trimiterea aurului la Verdon a fost o sarcină mai complicată. Rețeaua de căi ferate era dislocată, astfel încît banca a fost obligată să rechiziționeze vehicule, unele din ele fiind însă prea puțin adaptate la acest gen de transport. Și deoarece germanii înaintau în ritm accelerat, răgazurile deveneau din ce în ce mai scurte.

Și totuși, la Verdon dificultățile erau minime în comparație cu acelea de la Brest, care era cel mai important punct al operației de salvare, deoarece în ascunzătorile din peninsula Bretagne se afla cea mai mare parte a metalului. Penuria acută de vehicule creștea și din cauză că nevoile militarilor sporeau pe măsură ce zona luptelor se apropia. Începînd de la 15 mai, rețeaua de căi ferate din nordul Loarei era iremediabil ruptă, în timp ce pe șosele domnea haosul. Banca a reușit să concentreze mijloace de transport de toate felurile, inclusiv taxiuri, pentru a dirija aurul spre port. Era o situație uimitoare ; vehicule încărcate cu metal prețios rămîneau pe jumătate imobilizate pe drumuri din cauza acelor mase dezolante de refugiați care îngrămădiseră la nimereală sărmanele lor bunuri în căruțe, roabe sau chiar pe biciclete.

La 17 mai portavionul *Béarn* a primit ordinul de a se afla la Toulon pentru a îmbarca acolo 194 de tone de aur cu destinația Halifax, via Casablanca. Peste patru zile, în timp ce armata germană efectua străpungerea spre Marea Mînecii, la

Abbeville, încercuind într-o pungă de coastă aproape un milion de soldați aliați, două crucișătoare franceze, *Jeanne d'Arc* și *Emile Bertin*, plecau din Brest odată cu căderea nopții. În magaziile lor de muniții se îngrămădeau lăzi conținînd peste 200 de tone de aur care, marcate cu sigiliul Băncii Franței, fuseseră aduse la cheu de o flotă de camioane ale armatei, escortate de polițiști înarmați.

În timp ce încărcau lăzile, comandanții celor două nave primiseră ordinul de a se alătura portavionului *Béarn* într-un punct situat la sud de insulele Canare.

În acel moment acțiunea reprezenta cel mai mare transport de aur efectuat într-o singură deplasare de cînd oamenii au descoperit existența acestui metal care a exercitat o asemenea influență asupra destinului omenirii. Valoarea transportului era superioară aceleia a totalității aurului adunat în Mexic de spaniolii lui Cortez în șaptesprezece ani de jaf, plus aceea a aurului smuls de Pizarro din Peru timp de zece ani și a cantității de aur recoltate timp de șase ani în California cu ocazia faimoasei „goane după aur" și în cinci ani de căutare în Alaska, pe Klondike.

Pe puntea crucișătorului *Jeanne d'Arc*, de 9 000 de tone, se afla comandorul Pierre Rouyer, un om slab și liniștit, în vîrstă de 51 de ani, cu ochi albaștri pătrunzători și caracterul hotărît al adevăratului marinar de profesie. Provenea dintr-o familie ce dăduse eminenți ofițeri de marină ; tatăl său, amiralul Albert Rouyer, comandase escadra din Nord în timpul războiului din 1914.

Existase speranța ca cele două nave să poată pleca cît mai curînd de la Brest, dar o avarie survenită la mașinile de pe *Emile Bertin* întîrziase cu douăzeci și patru de ore plecarea. Datorită acestui fapt, tocmai înainte de a mola legăturile,

Rouyer auzi la radio o emisiune foarte puțin plăcută. O voce spunea în limba germană : „Urăm drum bun celor două crucișătoare franceze care pleacă în seara aceasta de la Brest spre Statele Unite, încărcate cu aurul de la Banca Franței." Era evident că serviciile secrete inamice aflaseră despre operația de evacuare și că submarinele germane se aflau la pîndă gata să lovească.

Nu era surprinzător ca germanii să fi fost la curent cu mișcările aurului, căci scoaterea lăzilor din ascunzișurile lor într-o asemenea grabă, urmată de cursa contracronometru în direcția portului, nu puteau trece neobservate. Toate lingourile se aflau în lăzi de același fel, avînd sigiliul Băncii ; dat fiind că situația Franței era din ce în ce mai grea, nu lipseau colaboratorii dornici să se pună bine cu inamicul.

Noaptea de 21 mai a fost, din fericire, extrem de întunecoasă pentru acea perioadă a anului. Cu luminile stinse, cele două nave s-au îndreptat spre larg cu o viteză de 17 noduri, nădăjduind că numai anevoie puteau fi reperate de pe mare sau din aer.

Rouyer, care a ținut cu meticulozitate jurnalul traversării, începînd din momentul în care crucișătoarele s-au strecurat între plasele antisubmarine ce protejau intrarea în Brest pînă la acostarea la Halifax, a fost consternat cînd, după ieșirea din pase, a primit un mesaj prin care era informat că va trebui să traverseze Atlanticul fără escorta de distrugătoare prevăzută. Acestea erau angajate la Dunkerque.

„Înaintea plecării, scria Rouyer, am primit mai multe informații privind prezența submarinelor pe drumul nostru. Am încercat astfel să găsesc un drum pe care dușmanul nu ar fi bănuit că ne vom îndrepta. Mă întrebam ce

aştepta un comandant de submarin german să fac, şi am făcut exact contrariul".

Autorităţile maritime din Brest îi dăduseră lista poziţiilor tuturor submarinelor reperate în Atlantic. Pe acelea le putea evita. Adevărata ameninţare o constituiau celelalte. Prin radioul de la bord, el rămase permanent în contact cu marina franceză, care-l informa despre mişcarea submarinelor. Operatorii radio erau permanent în ascultare. „Nu am răspuns niciodată vreunui mesaj. Mai presus de toate trebuia să păstrez tăcerea radio".

A doua zi a primit un mesaj de la statul-major al marinei din Casablanca, în care i se menţiona că mai multe submarine inamice operau în largul coastelor Portugaliei şi Azorelor. Un alt mesaj îi comunica ulterior că o navă văzuse un submarin pe drumul urmat de *Jeanne d'Arc*.

Pentru a evita pericolul, cele două crucişătoare făceau neîntrerupte zigzaguri, dar aceasta nu le împiedica să înregistreze mesajele prin care le era semnalată în continuare prezenţa ameninţătoarelor submarine.

Emile Bertin era cel mai rapid crucişător din lume şi tocmai viteza sa impresionantă era să ducă la eşec misiunea. Într-adevăr, el consuma foarte multă păcură şi, dacă-şi menţinea aceeaşi viteză, nu ar fi putut ajunge niciodată la Halifax. Cu sau fără submarine, el trebuia să reducă viteza la 15 noduri ; Rouyer luă cu regret această hotărîre ; viteza era cea mai bună armă de apărare împotriva atacurilor, dar nu avea de ales.

„Mi se încredinţase o enormă avuţie, şi îmi dădeam seama de pierderea incalculabilă pe care ar fi reprezentat-o aceste sute de tone de aur pentru Franţa lovită de moarte. Am luat hotărîrea de a nu „obosi" nava dacă nu era

nevoie. Am făcut tot posibilul pentru a prevedea pericolele și a pune navele în poziția cea mai sigură".

Una din cele mai importante probleme a fost de a menține moralul echipajului. Toate știrile ce soseau prin radio erau proaste și deveneau din oră în oră mai rele. Rouyer difuza unele informații, dar nu toate. Unul din mesajele primite provenea de la contratorpilorul *Jaguar*, care ar fi trebuit să-i escorteze. El sosise cu bine la Dunkerque. Ulterior, autoritățile navale din Brest au anunțat că fusese scufundat.

S-au ivit și zorile zilei de 25 mai ; cerul era senin și vizibilitatea perfectă. Era ziua prevăzută pentru a se face joncțiunea cu portavionul *Béarn*. La ora 7,55 omul de veghe semnală pe punte că văzuse *Béarn*-ul și navele de escortă. Rouyer era foarte satisfăcut de felul cum navigase ; socotise că se vor întîlni la ora 8. De la plecarea sa din Brest își dorise cu cea mai mare ardoare ca portavionul să aibă aparate la bord. „Prin efectuarea unor zboruri de recunoaștere în jurul convoiului nostru, prezența a numai două sau trei avioane ar fi redus amenințarea submarină cu 50%, ba chiar mai mult. Am contactat *Béarn*-ul prin semnale cu brațele".

Pe o aripă a punții, în picioare, timonierul semnaliza :

— Cîte avioane aveți ?

— Nici unul, răspunse *Béarn*.

„Astfel, spuse Rouyer, pentru a traversa Atlanticul fără incident, nu dispuneam decît de creierul nostru, de viteză și de șansă."

El a ordonat formațiunii să ia viteza constantă de 14 noduri, iar navele să rămînă vizibile una față de cealaltă. Cînd s-a înserat, ele s-au aranjat

în șir, avînd în frunte crucișătorul *Jeanne d'Arc*. Era o navigație periculoasă, care cerea multă tehnică și un adevărat simț marinăresc, deoarece se naviga cu luminile stinse.

Știrile din Franța se înrăutățeau din oră în oră. La 26 mai, printr-un mesaj al autorităților navale din Brest, ei au aflat despre căderea porturilor Boulogne și Calais: „Situația este foarte serioasă. Supraveghem evoluția la sud-est". Rouyer știa că aceasta însemna apropiata intrare a Italiei în război.

„Eram extrem de bine informat despre ceea ce se întîmpla în Franța, continua Rouyer. Din cauza încărcăturii foarte prețioase pe care o aveam la bord, marina îmi furnizase toate codurile speciale, astfel încît puteam să descifrez aproape toate mesajele ce emanau de la comandamentele maritime franceze. Într-adevăr, eram mult mai bine informat decît numeroase persoane oficiale din Franța".

A doua zi a aflat că regele Leopold ordonase armatei belgiene să depună armele. „Ne urmam drumul spre apus, cu inima grea, în timp ce în urechi răsuna dezastrul", scria Rouyer.

În cursul acestei călătorii, a auzit știrea despre evacuarea de la Dunkerque și lăudăroseniile germanilor cu privire la numărul de nave franceze și engleze pe care pretindeau că le-au scufundat.

În dimineața zilei de 1 iunie, autoritățile navale din Halifax au trimis două mesaje de alarmă pentru a anunța că un număr de submarine se aflau la pîndă. Prin megafoane marinarii celor trei nave au fost trimiși în mare grabă să-și ocupe posturile de luptă, în timp ce navigația în zigzag continua fără încetare. La ora 9 marinarii, obosiți și plictisiți, au auzit prima știre bună de la

plecarea lor. Contraamiralul Bonham-Carter, comandantul primei escadre de linie din Royal Navy, le semnalizează de la Halifax : „Cu începere de la ora 12 vă vom asigura o protecție aeriană." Într-adevăr, la ora anunțată, un număr de avioane din armata canadiană a aerului au început să se rotească în jurul formațiunii navale. Imediat după aceea au apărut și alte avioane care însoțeau două distrugătoare și două mici bastimente care escortară navele transportoare de aur pînă ce acestea au ajuns cu bine în port.

Transbordarea metalului a început imediat după legarea navelor la cheu și la ora 23 încărcătura de pe *Béarn* se afla în întregime pe un tren special. Încă înainte de miezul nopții au fost descărcate navele *Jeanne d'Arc* și *Emile Bertin* ; totul se afla acum în drum spre subsolurile lui Federal Reserve Bank din New York.

În acest timp un alt lot foarte important părăsea portul Brest la bordul pachebotului *Pasteur*, care fusese special armat ca un crucișător auxiliar. Cîntărind 213 tone, acesta cuprindea sute de saci, de tipul sacilor de cartofi, plini cu mii de monezi. Echipajul de pe *Pasteur* se întreba cam ce-ar putea fi înăuntru, asistînd de pe cheu la încărcarea efectuată sub ochii vigilenți ai paznicilor înarmați. Dar curiozitatea le-a fost curînd satisfăcută, cînd un sac s-a rupt la cusături și marinarii au văzut căzînd o ploaie de napoleoni. Voioși, au pus mîna pe niște lopeți și mături și i-au băgat înapoi în sac, care a fost cusut în grabă ; dar între timp s-au uitat în jurul lor ca să vadă dacă vreun necunoscut nu observase această manevră.

La 7 iunie, *Pasteur* se afla la distanță de o zi de Halifax, cînd un om de veghe semnală apropierea unui crucișător. Era *Emile Bertin*. Cel mai

rapid crucişător din lume primise ordinul să revină la Brest cu maximum de viteză pentru a ambarca cea mai mare încărcătură de aur aflată vreodată la bordul unei singure nave — stupefianta greutate de 254 de tone. Pe deasupra valurilor marinarii îşi făceau semne cu mîna şi schimbau urări de „drum bun". *Emile Bertin* îşi continuă drumul, dar în acel moment nimeni din cei ce se aflau la bord nu bănuia că această misiune se va termina printr-o scenă de familie între Franţa şi cea mai apropiată aliată a ei, Marea Britanie, dispută care numai datorită diplomaţiei Statelor Unite nu s-a sfîrşit cu un bubuit de tun.

Cu toate riscurile de fiecare moment, în transportul auru'ui apăreau şi nişte episoade comice. Încă de la început Banca Franţei ceruse ca fiecare încărcătură să fie însoţită de unul din funcţionarii săi. Unul dintre ei, în graba sa de a vedea aurul cît mai repede în securitate în seifurile Băncii Canadei din Ottawa, luase trenul fără a trece pe la serviciile de imigrare. La întoarcerea sa la Halifax, el primi noi instrucţiuni de a pleca în Statele Unite. Dar cum putea să le execute, şi să iasă din Canada, unde nu intrase oficial? Explică această problemă unui director de la căile ferate canadiene şi totul se rezolvă în cîteva minute.

Pe toată durata acestor operaţii, guvernul englez a fost permanent ţinut la curent cu activităţile francezilor de către Jacques Rueff, guvernator adjunct al Băncii Franţei. Astfel, în jurul datei de 15 iunie, Tezaurul britanic a fost avertizat despre evacuarea prevăzută a aurului francez „fie în Canada sau în Statele Unite, fie în altă parte". Churchill a fost informat că: „Fiecare navă care pleacă din Franţa pentru America transportă

aur". Nu era tocmai exact, dar nici nu era prea departe de adevăr.

Rueff, care la optzeci de ani păstra o memorie excelentă, își amintea despre un eveniment memorabil în ceea ce-l privea : era vorba despre un apel telefonic urgent al ambasadorului american din Paris la 27 mai, ora 8,30 :

„Acesta mi-a cerut să vin neîntîrziat să-l văd și mi-a arătat o telegramă a președintelui Roosevelt care propunea să trimită crucișătorul *Vincennes* pentru a ajuta la evacuarea aurului. L-am anunțat pe guvernatorul Băncii Franței, care m-a rugat să-l informez pe ministrul de finanțe, ceea ce am și făcut".

Primul ministru francez a acceptat cu entuziasm această ofertă. Cu trei zile înainte ca Bullitt să fi vorbit cu Rueff începuse deja încărcarea în vagoane și camioane, precum și transportarea la Bordeaux a unor mari cantități de metal, dispersate în zece depozite strategice.

Misiunea de a organiza evacuarea fusese încredințată lui M. Moreton, director al sucursalei Băncii Franței din Boulogne-sur-Mer. Acesta a fost convocat pe neașteptate la sediul parizian al băncii, unde i s-a cerut să ia trenul de 22,20 care sosea a doua zi dimineața la Bordeaux. Planul fusese conceput într-o asemenea grabă, încît nimeni nu a reușit să-i dea indicații precise despre navele transportoare și cu atît mai puțin despre destinația lor.

Lui M. Moreton i s-a cerut să recepționeze trenurile cu aur pe măsura sosirii lor și să alcătuiască un convoi mai important care să ducă marfa la portul Verdon, mai jos de Bordeaux. Era o sarcină imensă, deoarece Moreton trebuia să supravegheze trei gări în care mișunau soldați și refugiați, iar confuzia crescuse și mai mult prin

sosirea unor trenuri-spital încărcate cu militari răniți.

La 26 mai, prima încărcătură a sosit la Bordeaux-Bastide ; vagoanele vechi și uzate erau atît de supraîncărcate și deteriorate, încît nu puteau merge mai departe. În disperare de cauză, Moreton a făcut apel la un număr de taxiuri pentru a transporta lăzile la trenurile care erau în stare mai bună și staționau în gara Saint-Louis.

Metalul prețios se îngrămădea pe peronul gării, dar încă nu exista nici o știre despre nava care avea să-l transporte. În sfîrșit, un mesaj secret provenind de la secția „Amiral-Vest" din Brest l-a informat că era vorba de crucișătorul auxiliar *Ville d'Oran* și că destinația era Casablanca.

În momentul în care a sosit și ultimul tren cu aur, Moreton a suspinat ușurat, dar necazurile lui nu s-au încheiat. Vagoanele fuseseră înșiruite pe cheu lîngă bordul lui *Ville d'Oran*, cînd comandantul acestuia i-a informat că nava trebuia să-și schimbe poziția la cheu din cauza unui flux foarte puternic. Din nou a trebuit să se deplaseze marfa. Venise momentul în care se putea începe ambarcarea, dar doi vameși deosebit de zeloși au refuzat să-i dea lui Moreton autorizația de a încărca la bord, căci, după părerea lor, el nu avea toate vizele necesare. Pentru ca să se facă mai bine înțeleși, vameșii au scos chiar revolverele și l-au amenințat. Abia după o serie de apeluri telefonice înnebunitoare, Moreton a reușit să convingă vama că nu încerca s-o șteargă cu 212 tone de aur.

Toate comunicațiile între navă și uscat au fost tăiate și nici un membru al echipajului nu a primit autorizația de a se îndepărta de navă. Marinarii au lucrat fără întrerupere pînă cînd totul a fost legat în cale. Graba era atît de mare, încît unii saci cu monezi s-au deschis în timp ce

erau coborîți în fundul navei. Din nou au intrat în acțiune măturile și lopeții, dar s-au mai descoperit napoleoni în cîte un colț pierdut al calei și după săptămîni de zile.

S-a mai ivit o ultimă dificultate. Crucișătorul *Vincennes* escortat de două distrugătoare sosea la Bordeaux pentru ca să preia aurul. Atunci s-a iscat o discuție aprigă între ambasadorul american Bullitt, ministrul de finanțe și un ofițer francez din marină cu privire la transbordarea pe crucișătorul american. S-a respins propunerea ca o navă de război, aparținînd unei țări neutre, să intre în estuarul Gironde. Starea de confuzie era extremă ; oferta președintelui Roosevelt, care la început fusese acceptată cu bucurie, era acum respinsă. Aceasta se complica și mai mult prin faptul că aurul se găsea deja pe *Ville d'Oran*.

Rezultatul a fost că, în cele din urmă, *Ville d'Oran*, escortat de torpiloare, a plecat pe data de 3 iunie spre Casablanca, unde a sosit cu patru zile mai tîrziu. Intenția inițială era ca pachebotul să continue drumul de acolo pînă în Canada. A sosit însă știrea despre venirea iminentă a crucișătorului american care trebuia să încarce metalul. Acesta a fost așadar descărcat și transportat în seifurile Băncii Marocului. La 9 iunie a apărut la orizont crucișătorul *Vincennes*, zbîrlit ca un arici, cu cele nouă tunuri de 203 mm și opt tunuri de 127 de mm, precum și cu escorta sa de distrugătoare. Formațiunea și-a făcut intrarea oficială în port. Din nou a apărut un contratimp de ultimă clipă, deoarece americanii descoperiseră că legea neutralității le interzicea să transporte aurul unei națiuni beligerante la bordul unei nave de război.

Prin consultații făcute în mare grabă s-a ajuns la următoarea soluție : Franța accepta să vîndă Statelor Unite o cantitate de aur pentru dolari ;

la sosirea în America, Banca Franței avea să-l răscumpere pentru aceeași sumă. La ora 21 totul se afla depozitat în magaziile de muniții de pe *Vincennes*, care pleca în cursul nopții.

În ciuda dificultăților și a divergențelor survenite, operația ultrasecretă se desfășurase cu o remarcabilă discreție. La 27 iunie un articol anodin era inserat pe una din ultimele pagini a'e ziarului *Times* :

„Departamentele Tezaurului și Marinei au anunțat concomitent că, acum cîtva timp, Statele Unite au cumpărat de la guvernul francez «o anumită cantitate de aur» și că transportul a fost efectuat de crucișătorul *Vincennes*".

În ce privește Franța, plecarea lui *Vincennes* din Casablanca era departe de a fi pus capăt problemelor legate de aur. Mai rămîneau de evacuat cîteva sute de tone de metal și țara se afla în pragul prăbușirii.

În ziua în care Marea Britanie propusese o uniune indisolubilă cu Franța, adică în ajunul zilei în care Pétain începea primele discuții referitoare la armistițiu, Banca Franței a dat cea mai mare lovitură. Germanii defilaseră pe Champs Elysée, iar deasupra portului Brest, bază strategică vitală, de care inamicul se apropia cu rapiditate, răsunase prima alarmă aeriană. Directorul băncii era într-o situație îngrozitoare, căci în împrejurimile acestui oraș se aflau dispersate mai mult de o mie de tone de aur. Germanii înaintau atît de rapid, încît părea absolut improbabil ca ele să poată fi evacuate la timp.

S-au cerut de urgență 50 de camioane de 5 tone pentru a se transporta metalul în port ; dar nu s-au putut obține decît 10, prea mici și nu prea puternice. Cu toate acestea, oamenii au lucrat zi și noapte pentru a încărca vehiculele care au

efectuat o navetă neîntreruptă. A fost literalmente o cursă contracronometru, căci ceas de ceas trupele germane se apropiau de Brest. La Brest, Amiralitatea pusese la dispoziție un convoi pentru evacuarea aurului ; era format din *El Djezair*, *El Kantara*, *El Mansour*, *Ville d'Alger* și în p'us *Ville d'Oran*, revenită de la Casablanca. În zilele de 17 și 18 iunie, aceste nave ambarcară sute de tone de lingouri și monezi. Echipele care lucrau se aflau sub permanente atacuri aeriene.

Tocmai în momentul în care totalitatea aurului a sosit în sfîrșit pe cheuri, germanii au încercuit portul. Marinarii de pe cele cinci nave au fost ajutați de colegi de pe alte nave ca să termine încărcarea înainte de a fi prea tîrziu ; cu toate acestea, mîna de lucru era insuficientă. Li s-a promis deținuților de la închisoarea din Pontaniou că vor fi liberi dacă vor ajuta la ambarcare ; niciciînd nu s-au văzut docheri care să lucreze cu atîta rîvnă ! Echipele care lucrau se aflau uneori și sub tirul mitralierelor, căci inamicul se apropia, dar acțiunea a continuat fără întrerupere.

Pe cer avioanele de observație inamice supravegheau acel du-te-vino de pe cheuri și marinarii se așteptau în orice clipă la un bombardament intens. Dar acesta nu s-a produs. La 18 iunie, la ora 17,30, era ambarcat și ultimul lingou ; peste trei ore naziștii ocupau portul. La orizont dispăreau cinci nave transportînd incredibila cantitate de 1200 de tone de aur.

Convoiul a sosit la Casablanca în seara de 21 iunie. Din cauza situației haotice ce domnea în Franța, reprezentantul băncii care însoțea transportul a hotărît să nu efectueze descărcarea înainte de a primi instrucțiuni noi. I s-a comunicat să meargă să depună marfa la Dakar, și nu la Halifax. Căci, în ciuda armistițiului, mulți

francezi nădăjduiau că lupta va continua, avînd ca punct de plecare coloniile franceze. Astfel, aurul a sosit la Dakar, sub privirea unor unități izolate ale marinei engleze, care făceau de gardă în largul portului. Între marinarii aliați au avut loc demonstrații de prietenie pline de voie bună.

În acel moment atît englezii cît și americanii au început să se neliniștească în legătură cu o problemă mult mai importantă decît soarta aurului francez. Odată cu semnarea armistițiului, soarta puternicei marine de război franceze devenea de o importanță capitală. De îndată ce devenise probabil că Franța va negocia o pace separată, Marea Britanie încercase să se asigure că flota franceză nu va fi predată lui Hitler. În caz contrar, aceasta ar fi însemnat sfîrșitul supremației navale a marinei engleze asupra flotelor conjugate ale Germaniei și Italiei, dacă acestea din urmă s-ar fi întărit prin splendidele nave ale marinei franceze.

Președintele Roosevelt avusese în vedere posibilitatea unui asemenea dezastru și a mers pînă acolo încît a încercat să negocieze cu Paul Reynaud cumpărarea navelor franceze contra a o sută de milioane de lire. Dar, odată cu venirea guvernului de la Vichy, acest proiect a trebuit abandonat. Pétain și Laval se temeau prea mult de Hitler pentru ca să se gîndească măcar la o asemenea măsură.

În mai multe rînduri, amiralul François Darlan își dăduse cuvîntul că nu le va permite niciodată germanilor să pună mîna pe iubitele lui nave. Hitler declarase și el că nu era vorba de așa ceva, dar englezii cunoșteau prea bine valoarea promisiunilor hitleriste pentru a-și asuma riscul să creadă în cuvîntul unui mincinos inveterat.

În sala cabinetului de război din Londra s-au pus la punct planurile operației „Catapult", confiscarea cu forța și, dacă era necesar, scufundarea flotei franceze în cazul cînd nu vor exista garanții că Franța nu va lăsa navele ei să cadă în mîinile inamicului. Președintele Roosevelt a fost informat despre acțiunea proiectată, aprobînd-o. El era atît de neliniștit, încît a dat instrucțiuni ambasadorului american să spună francezilor că, dacă flota ar fi fost transferată dușmanului, „guvernul francez ar fi pierdut pentru totdeauna prietenia și bunăvoința guvernului Statelor Unite".

În porturile de război Portsmouth și Plymouth se aflau două cuirasate franceze, patru crucișătoare ușoare, cîteva submarine, opt torpiloare și aproximativ 200 de dragoare de mine și mici bastimente. În zorii zilei de 3 iulie, forțe britanice cu mult superioare au pus mîna pe nave printr-o acțiune care, prin rapiditatea și efectul de surpriză, i-a luat pe francezi cu totul pe neașteptate. Rezistența a fost minimă, cu atît mai mult cu cît cea mai mare parte dintre marinarii francezi erau gata să continue lupta împotriva Germaniei. Pe marele submarin *Surcouf* au fost răniți doi ofițeri de marină englezi și au fost uciși un marinar britanic și unul francez. Era o dovadă că și Hitler putea să efectueze un asemenea atac prin surprindere asupra navelor pe care le avea la îndemînă.

Unele mari unități ale flotei franceze se aflau dispersate într-un număr de porturi mediteraneene și africane, fiind astfel dispuse, încît orice tentativă de atac prin surprindere din partea englezilor să devină imposibilă. Churchill, care iubea Franța, a resimțit un profund sentiment de culpabilitate și îngrijorare față de acțiunea pe care o pregătea, dar nu s-a dat în lături. Francezii aveau să primească un ultimatum : sau se alipesc

forțelor engleze, sau își sabordează navele, sau acestea vor fi scufundate.

La 1 iulie Churchill împreună cu primul Lord al Amiralității, A. V. Alexander, redactară ordinele care au fost trimise viceamiralului Sir James Somerville, care comanda forța H din Gibraltar. Escadra sa, formată din crucișătorul de luptă *Hood*, cuirasatele *Valiant* și *Resolution*, portavionul *Ark Royal*, două crucișătoare și unsprezece distrugătoare, trebuia să plece spre Oran și spre baza vecină de la Mers-el-Kebir pentru a adresa ultimatumul amiralului Gensoul.

Acesta din urmă avea sub comanda sa două din cele mai frumoase unități ale marinei franceze, navele de linie *Dunkerque* și *Strasbourg*, precum și două cuirasate vechi, mai multe contratorpiloare și torpiloare și cîteva alte unități. Dacă ar fi căzut în mîinile germanilor, le-ar fi asigurat acestora dominația mării și aceasta într-un moment în care Marea Britanie era amenințată de invazie. Ar fi fost o catastrofă.

Somerville era însoțit de comandorul Holland. Acesta servise la Paris ca atașat naval, francezii îl cunoșteau și-l stimau, prin urmare putea să acționeze ca un parlamentar ideal. El îi arătă lui Somerville punctul său de vedere și anume că trebuia evitată folosirea forței, căci aceasta i-ar fi îndepărtat pe francezi, indiferent de ce nuanță politică ar fi fost. Somerville transmise la Londra această părere ; Churchill răspunse că, dacă francezii nu acceptau propunerile britanice, navele trebuiau scufundate.

Date fiind circumstanțele, următoarele condiții puse de englezi nu puteau fi considerate nici nerezonabile, nici nerealiste :

a) Veți pleca împreună cu noi și veți continua să luptați pentru victoria împotriva Axei.

b) Veți pleca cu echipajele reduse sub controlul nostru spre un port britanic, de unde echipajele vor fi repatriate. La sfîrșitul ostilităților vom restitui navele.

c) Sau veți conduce navele cu echipaje reduse spre un port francez din Antile, unde vor putea fi dezarmate, sau încredințate Statelor Unite pînă la sfîrșitul războiului. Echipajele vor fi repatriate.

Spre marele meu regret, dacă respingeți aceste condiții, trebuie să vă cer să vă sabordați navele într-un interval de șase ore. În definitiv, chiar fără ceea ce v-am comunicat mai înainte, guvernul majestății sale mi-a ordonat să folosesc forța de care va fi nevoie pentru a împiedica căderea navelor dumneavoastră în mîinile germanilor și italienilor.

Somerville era un ofițer curajos, cu sentimente cavalerești, format în cele mai frumoase tradiții ale marinei engleze, și Churchill simți probabil repulsia acestuia de a face ceea ce i se cerea ; tocmai de aceea îi trimise următorul mesaj :

„Sînteți însărcinat cu una din misiunile cele mai neplăcute și cele mai grele cu care a fost confruntat vreodată un amiral englez. Avem însă o totală încredere în dumneavoastră și considerăm că veți îndeplini această misiune în mod inflexibil".

Amiralul Gensoul răspunse că, din moment ce navele aflate sub comanda sa nu vor cădea niciodată în mîinile dușmanului, el va răspunde prin forță la orice acțiune a englezilor.

Timpul parlamentărilor trecuse. La 3 iulie ora 16,57 navele engleze deschiseră focul. Tunurile franceze ripostară. Tirul nu dură decît zece minute ; cînd perdeaua de fum ce s-a lăsat

după explozie s-a risipit, *Dunkerque* eşuase, cuirasatul *Provence* era avariat şi cuirasatul *Bretagne* explodase. Nava de linie *Strasbourg*, în ciuda minelor magnetice aruncate în pasă de avioanele de pe *Ark Royal*, reuşi să scape şi să ajungă la Toulon. A fost o luptă navală pe care englezii erau dornici să o uite ; cînd bubuitul tunurilor încetase, 1300 de marinari francezi, pînă nu de mult camarazii lor de luptă, erau ucişi.

O altă formaţie importantă de nave franceze se afla la baza navală din Alexandria. Aici s-a putut evita însă, din fericire, o vărsare de sînge, datorită unui compromis favorabil, stabilit între viceamiralul Sir Andrew Cunningham şi amiralul francez Godfroy. Rezervoarele de păcură aveau să fie golite şi, în acelaşi timp, aveau să fie retrase piesele esenţiale din chiulasa tunurilor.

În ziua de 8 iulie, cel mai puternic cuirasat francez, *Richelieu*, era atacat la Dakar de avioane de pe portavionul englez *Hermes* şi de o vedetă cu motor care a aruncat grenade submarine pe lîngă coca cuirasatului. Nava a fost puternic avariată, dar nu s-a scufundat.

La 11 iulie, cabinetul englez de război îşi dădu acordul ca autorităţile navale franceze să fie informate că nu se mai avea în vedere nici o altă acţiune împotriva navelor lor.

Oricît de puţin plăcută ar fi fost această operaţie, ea uşurase de o mare povară o marină engleză surmenată şi prea dispersată. Amiralul Darlan protestă : „Am fost înşelat de fraţii mei de arme. Au trădat încrederea pe care o aveam în ei." Era, desigur, o parte de adevăr în această remarcă ; dar Churchill dăduse dovadă de un mare curaj luînd hotărîrea respectivă. Nu este uşor să te întorci împotriva propriilor prieteni. Promisese că nimic nu-l va îndepărta de obiectivul final, înfrîngerea lui Hitler. Francezii au

amenințat cu represalii, dar, în afară de cîteva bombe aruncate la întîmplare asupra Gibraltarului, ei nu au întreprins nimic altceva și și-au rumegat în tăcere ranchiuna.

În jurnalul său, Cadogan a avut un comentariu usturător referitor la declarația primului ministru în Camera Comunelor :

„Ieri Winston a obținut un triumf în Cameră în legătură cu flota franceză. Ce popor curios sîntem noi ! Evident, trebuia și era vital ; dar cred că ar fi trebuit să introducă în discurs și o mică nuanță de regret".

Churchill vedea situația cu mai multă claritate decît diplomatul de profesie. Ar fi fost deplasat să exprime regrete după ce ordonase flotei să arunce asupra vechiului aliat obuze de 380 de mm.

Din nefericire, operația „Catapult" nu a însemnat sfîrșitul discordiei între Marea Britanie și Franța. Lunga odisee a crucișătorului *Emile Bertin* și a portavionului *Béarn* a adus cele două țări în pragul unei noi bătălii.

După cum am văzut, *Emile Bertin* plecase de la Halifax la 7 iunie pentru a ambarca la Brest 254 de tone de aur. De îndată ce a fost reîncărcat, la 12 iunie, a plecat din nou, ajungînd peste șase zile la Halifax ; în cursul acestui voiaj, destinul Franței era pecetluit prin dorința de pace a lui Pétain. Marea Britanie preluase pe contul ei toate contractele semnate de Franța în regim de *cash-and-carry*, și soarta uriașelor cantități de aur expediate de către aceasta în America și în Canada era în suspensie. Comandorul Robert Battet, comandantul lui *Emile Bertin*, se afla în încurcătură. Încă pe mare fiind, interceptase un mesaj prin care se anunța că guvernul englez cerea navelor franceze să se pună sub ordinele lui Royal Navy și nu ale autorităților țării lor.

Înainte de a descărca, Battet încercă să intre în contact cu Amiralitatea franceză. Cînd autorităţile portuare canadiene îi spuseră că se comandase un tren special pentru transportul aurului, el cîştigă timp, declarînd că echipajul său nu se odihnise de o lună şi că dorea să-i acorde o permisie de 24 de ore înainte de a-l înhăma la munca epuizantă de descărcare a metalului.

La mesajul său urgent, Battet primi următorul răspuns: „Mergeţi la Fort-de-France împreună cu încărcătura". Battet nu era un om politic, ci doar un marinar de profesie, cu un simţ ascuţit al onoarei şi al datoriei. De aceea, a cerut imediat autorităţilor canadiene şi britanice autorizaţia de a executa ordinele primite de el, plecînd spre Martinica.

Contraamiralul Bonham-Carter, care comanda grupul de escortă de la Halifax, îi replică că primise ordin să reţină toate navele franceze.

Battet protestă, arătînd că „O astfel de atitudine este contrară tuturor tradiţiilor de onoare marinărească şi regulilor internaţionale". El avea dreptate; dar regulile internaţionale fuseseră de mult aruncate peste bord; de cînd Hitler pusese în mişcare planul său de cucerire a Europei.

Battet îşi dădu seama că singura lui şansă de a ieşi din Halifax era de a porni liniştit sub privirile lui Royal Navy. Ceea ce şi făcu la 22 iunie, fără a cere măcar asistenţa unui pilot. În timp ce punea capul spre Martinica, constată că era urmărit de crucişătorul greu *Devonshire* şi de alte două nave engleze. Datorită vitezei sale mult superioare, se distanţă fără greutate de ele; în a doua zi de navigaţie la orizont nu se mai zărea nici o navă britanică. *Emile Bertin* sosi în Martinica la 24 iunie şi intră în portul Fort-de-France.

Comandorul Battet nu bănuia că încărcătura adusă avea să devină punctul central într-o polemică care va irita Anglia, va implica America şi va antrena căderea şi condamnarea unuia din cei mai distinşi amirali francezi.

În ajunul sosirii crucişătorului la Halifax, portavionul *Béarn* plecase din acel port avînd la bord 50 de bombardiere Curtiss-Wright SBC-4. În drum spre Franţa, amiralul Darlan îi dădu ordin să-şi schimbe ruta şi să meargă în Martinica. Instrucţiuni asemănătoare au fost date şi crucişătorului *Jeanne d'Arc*.

Prin sosirea celor trei nave la Fort-de-France, se crease aici o situaţie explozivă. În această insulă şi în acest port mic şi neînsemnat se aflau trei nave de război puternice, o importantă cantitate de avioane [1] şi 254 tone de lingouri şi monezi de aur. Dacă toate acestea ar fi căzut în mîinile lui Hitler, efectul asupra urmării ostilităţilor ar fi putut fi hotărîtor.

Englezii au înţeles gravitatea situaţiei chiar înainte de sosirea lui *Emile Bertin* şi *Béarn* în Martinica. În ziua de duminică 23 iunie cabinetul de război se întruni la Londra pentru a o examina. În procesul-verbal al şedinţei se poate citi :

„Primul ministru a pus accentul asupra importanţei faptului de a intra în posesia celor două nave şi mai ales a aurului. Am putea să anunţăm că aurul va fi păstrat în depozit pentru Imperiul francez ; dar ele se vor bate cu siguranţă pentru a-l păstra. Crucişătorul *Dunedin* trebuie să plece urgent la faţa locului ; comandantul său va lua contact cu guvernatorul din Martinica şi va încerca să-l ralieze la cauza

[1] Nota ediţiei franceze : *Béarn* ambarcase 96 de avioane din care 48 de bombardiere ; *Jeanne d'Arc* reuşise să ia 14 avioane. În Martinica sosiseră deci 110 aparate.

noastră. El va trebui să supravegheze mișcările celor două nave franceze. Dacă pleacă, va trebui să le urmărească pentru a reuși să le intercepteze. Ar putea să scape spre Dakar, care este cel mai apropiat punct de cealaltă parte a Atlanticului".

Se știa că *Dunedin* nu era atît de puternic și rapid ca *Emile Bertin*, dar Churchill, optimist, credea că „va ține".

Portavionul *Hermes* și crucișătorul *Devonshire* urmau să fie trimise în zona Dakar pentru a intercepta navele franceze dacă ar fi încercat să ajungă în acel port.

Procesul-verbal adăuga mai departe : „Ministrul de externe spune că nu există nici o dificultate pentru a justifica confiscarea navelor. Am putea să ne fundamentăm acțiunea pe dorința coloniilor franceze de a continua lupta și pe faptul că germanii le-au cerut francezilor să livreze întreaga cantitate de aur".

Primul Lord al Mării primi un mesaj ultrasecret prin care era informat că, în caz de necesitate, va trebui să folosească forța pentru confiscarea aurului :

„Aurul acesta aparține guvernului francez ; din clauzele armistițiului rezultă însă că guvernul francez actual nu este decît un guvern marionetă și că, dacă păstrează aurul, este absolut neîndoielnic că va trebui să-l livreze germanilor. Tocmai ceea ce vrem să evităm".

Situația era tragică. Nu de mult, *Emile Bertin* luptase alături de Royal Navy în timpul campaniei din Norvegia și fusese avariat de o bombă germană. Acum tunurile engleze se îndreptau împotriva lui.

A doua zi după sosirea lui *Emile Bertin* la Fort-de-France ajunse și crucișătorul *Dunedin*, iar

comandantul său anunța cu multă curtoazie că este vorba de o „vizită de rutină". Amiralul Georges Robert, comandant suprem în Antile, propuse imediat să se organizeze un meci de fotbal între echipajele de pe *Dunedin* și *Emile Bertin*. Aparent, Robert părea fericit să-i primească pe marinarii englezi ; în forul său interior, acesta nu avea însă deloc intenția să se lase tras pe sfoară. Aurul trebuia să rămînă sub paza sa cu orice preț.

În bătălia pentru aur, rolul bătrînului amiral cu barbișon ascuțit a rămas dintre cele mai controversate ; cu privire la personalitatea sa, opinia franceză este divizată și astăzi. Unii văd în el un adevărat patriot. Alții îl consideră un mic tiran paranoic, direct ostil cauzei Franței libere.

Amiralul Robert fusese pus în retragere în 1937 ; odată cu izbucnirea războiului, a fost rechemat și numit comandant-șef al Atlanticului de Vest și înalt comisar în Antile. Avea un adevărat cult pentru amiralul Darlan. În momentul în care marina engleză a atacat unitățile flotei franceze, pentru el inamicul era mai curînd Anglia decît Germania. Ajunse să deteste Franța liberă și, deși nu s-a dovedit niciodată că ar fi ajutat inamicul, supunerea sa oarbă față de Pétain și Laval l-a determinat să nu admită ca avioanele, navele și aurul ce se aflau în paza lui să fie folosite pentru a participa la eliberarea Franței. A fost un sfîrșit tragic, după o carieră frumoasă ; Robert provenea dintr-o familie care, de generații, dăduse mulți slujitori marinei franceze, iar el însuși avea frumoase state de serviciu.

Cînd *Emile Bertin* sosi cu încărcătura de aur, Robert a fost de-a dreptul uluit de modul în care acesta era ambalat. Lăzile de lemn erau sparte, sacii și săculețele ce conțineau monezi se desfăceau la cusături. Ordonă să se confecționeze de

către tîmplari 8 000 de lăzi de lemn încercuite cu chingi metalice, pentru a cuprinde toată marfa.

La două zile după sosirea lui *Dunedin*, guvernatorul general britanic din Trinidad sosi cu avionul, purtător al unui mesaj personal din partea lordului Halifax. Acest document nu semăna deloc cu comentariile făcute de ministrul de externe în fața cabinetului pentru a justifica confiscarea metalului prețios. În mesaj se arăta că britanicii erau dornici de a ajuta Martinica în dificultățile ei și, dacă era necesar, să ia insula în sarcina lor. Foarte firesc, doreau să știe dacă insula rămînea fidelă cauzei Aliaților. Robert era însă prea șiret pentru a-și dezvălui opțiunea.

Prezența lui *Dunedin* în vizită „de rutină" era deja destul de suspectă ; atunci cînd sosi și crucișătorul *Fiji*, comandantul acestuia se vădi destul de încurcat în a-și explica obiectul vizitei.

Deoarece atmosfera devenea din ce în ce mai încordată (după cîte spuneau marinarii de pe *Jeanne d'Arc*, echipajul de pe *Dunedin*, prin aluziile făcute, arătau că nu este vorba numai de o vizită de rutină), amiralul Robert hotărî să trimită crucișătorul francez la Pointe-à-Pitre.

La 1 iulie, printr-o întîmplare, planurile engleze au fost cunoscute, ca și obiectul vizitei lor. Un medic francez instalat la Fort-de-France fusese invitat la dejun de către amici britanici, în insula vecină, Sainte Lucia. În timpul prînzului află că navele engleze trebuiau să atace peste două zile atît pe *Emile Bertin* cît și *Béarn*-ul, apoi trebuiau să scufunde *Jeanne d'Arc* ce se afla la Pointe-à-Pitre.

Extrem de alarmat de această revelație, doctorul se scuză și plecă repede la bordul iahtului său. Cînd povesti însă cele auzite, nimeni n-a vrut să-l creadă și nu s-a luat nici o măsură pentru a se opune vreunui atac.

Acțiunea era prevăzută ca făcînd parte din operația „Catapult" și, atunci cînd știrea despre agresiunea de la Mers-el-Kebir a sosit în Martinica, povestea doctorului Pory a fost confirmată în întregime. Amiralul Robert decretă starea de alarmă în Antile ; el i-a ordonat lui Rouyer, care se afla la Pointe-à-Pitre să debarce cele paisprezece avioane și să fie gata de a se apăra împotriva oricărui atac. În același timp, s-a adresat crucișătoarelor *Fiii* și *Dunedin*, rugîndu-le să părăsească imediat apele franceze.

De fapt, atacul nu a avut loc datorită intervenției președintelui Roosevelt. Deși aproba acțiunea împotriva flotei franceze din Mediterana, o operație în Martinica ar fi fost cam prea apropiată de coastele americane. Cordell Hull, secretarul de stat al Statelor Unite, spuse acest lucru foarte deschis lordului Lothian la Washington :

„Guvernul meu este foarte îngrijorat de o eventuală evoluție a situației în Martinica, care ar fi indezirabilă. Marina noastră de război are impresia că englezii ar putea să confiște navele franceze și să ocupe Martinica cu forțe militare. Dacă s-ar întîmpla așa, ar rezulta de aici dificultăți între guvernul dumneavoastră și al meu".

Marea Britanie avea destule dificultăți și fără a-și mai crea complicații cu America. Churchill fusese obligat să recunoască că aurul îi scăpa printre degete și că nu părea să existe vreo șansă de a pune mîna pe el. Cele două crucișătoare engleze au fost rechemate.

Soarta aurului, a avioanelor și a navelor depindea așadar de Statele Unite. Americanii, cu o diplomație fermă, sprijinită pe manifestarea forței lor, au reușit să diminueze tensiunea, asigurîndu-se în același timp că nu se va întreprinde

nimic pentru a ajuta efortul de război al Germaniei.

La 4 august, sosi în Martinica amiralul Greenslade, comandantul-şef al forţelor americane din Caraibe, al căror cartier general se afla în Puerto Rico. Într-o discuţie cu amiralul Robert, îi aminti acestuia că Statele Unite răspundeau de securitatea întregii regiuni şi că pentru ele era esenţial ca Antilele să rămînă neutre. El a cerut să fie informat despre toate mişcările navelor de război franceze şi ca un observator naval american să fie instalat la Fort-de-France. Demersul său a fost mai curînd conciliant decît autoritar ; era vorba de o cooperare ce ar fi fost recompensată. Dacă amiralul Robert îşi dădea acordul, Statele Unite ar fi vegheat ca relaţiile comerciale dintre insulele franceze şi metropolă să poată fi menţinute şi ca furniturile esenţiale, ca, de pildă, păcura pentru nave, să le parvină.

Amiralul Robert era gata să accepte în parte cererile americanilor, dar atunci cînd amiralul Greenslade continuă, arătînd că primise ordinul de a cere înapoi cele 110 avioane ce se aflau pe *Béarn* şi pe *Jeanne d'Arc*, avioane vîndute de Statele Unite Franţei, bătrînul marinar francez rămase inflexibil. Aparatele fuseseră cumpărate în regim de *cash-and-carry* şi aparţineau Franţei. De altfel, dacă ar fi mers în Franţa, ar fi fost deja în mîinile germanilor. În paza sa, se aflau în deplină securitate. El dezvoltă acelaşi raţionament şi în ce priveşte aurul ; considera că este mai bine adăpostit în subsolurile fortului Desaix decît sub control germanic. Rolul său, adăuga amiralul pe un ton dezarmant, era de a acţiona ca bancher al poporului francez căruia i se va restitui acest aur la terminarea războiului.

Pentru un marinar, Robert se dovedea iscusit diplomat. Cu toate că fidelitatea sa politică era

suspectă, declarațiile lui puteau fi atribuite patriotismului. Pentru a-și dovedi bunele intenții, îl invită pe Greenslade să viziteze fortul Desaix spre a-l convinge că aurul se află în securitate desăvîrșită și-i promise că observatorul american ar putea să inspecteze tot ce dorește. După aceea respinse cu mare curtoazie sugestia lui Greenslade de a instala o bază navală americană în Martinica. Cu multă finețe, și fără a-și dezvălui prea mult obediența față de guvernul de la Vichy, îi răspunse: „Desigur că nu. Dacă aș accepta, este evident că germanii ar profita de ocazie pentru a cere o «compensație» de același fel. Poate la Dakar. Ar fi oare în avantajul dumneavoastră?"

Cu toate acestea americanii au menținut o blocadă de fapt asupra insulei, pentru a se asigura că navele de război și aurul vor rămîne acolo unde erau. Și situația a rămas staționară lună după lună.

În fața poziției Americii: „Jos mîinile!", Churchill se înclină, cu toate că Martinica nu putea să iasă complet din preocupările sale. Asupra acestui subiect reveni și într-o scrisoare către Roosevelt:

„Dumneavoastră dețineți cheia insulei Martinica, unde se știe că se găsesc 20 de nave franceze, 4 500 de marinari, dintre care mulți ar vrea să se unească cu Franța liberă, aurul de pe *Emile Bertin* și 100 de avioane de luptă americane care, contrar celor ce se spun, se pare că sînt menținute în stare bună de funcționare".

Cînd Churchill află că americanii își propuneau să adopte față de Robert o atitudine mai dură, el scrise generalului Ismay, șeful militar al secretariatului cabinetului de război:

„Care este situația în Martinica? Cele 50 000 000 de lire aur se mai află acolo? Care

sînt forţele franceze prezente ? Cred că Statele Unite ar putea să preia controlul asupra Martinicăi pentru ca insula să nu poată fi folosită ca bază pentru submarinele germane".

Ceea ce îi atrăsese atenţia era faptul că Germania îşi propunea să utilizeze aurul pentru a cumpăra în Indochina cauciucul de care ducea lipsă, precum şi faptul că America îşi reînnoia cererea pentru o bază aeronavală în Martinica în vederea completării liniei sale de apărare între Atlantic şi Canalul Panama. Robert rezistă şi de această dată ; el refuză să livreze americanilor aurul.

Criza ajunse la paroxism în primăvara anului 1943, cînd Africa franceză intră din nou în război şi Comitetul francez de eliberare se instală la Alger. Amiralul Robert nu s-a raliat cauzei aliate ; atunci America rupse relaţiile diplomatice cu el, şi germanii, convinşi că insula nu ar mai putea suporta o blocadă prelungită, au cerut guvernului de la Vichy să-i comunice lui Robert : „Trebuie să faceţi în aşa fel încît navele să nu cadă pentru nimic în lume intacte în mîinile Statelor Unite". Puţin după aceea, Laval a intervenit personal, ordonînd lui Robert să sabordeze bastimentele. A doua zi, pe baza unor noi instrucţiuni din partea germanilor, Laval i-a cerut să scufunde aurul în mare. Amiralul, care devenise maestru în arta şireteniei şi a tergiversării, nu a făcut nimic. A cerut un răgaz, spunînd că, în cazul în care americanii ar ataca, navele vor fi sabordate, avioanele distruse şi aurul scufundat.

Atunci cînd presa şi posturile de radio au început să facă caz de zvonurile privitoare la o iminentă debarcare a americanilor în Antilele franceze, guvernul de la Vichy a insistat ca Robert să execute ordinele. El a ignorat pur şi simplu mesajele primite.

Iar cînd Pétain şi-a reînnoit presiunile, amiralul a făcut un gest simbolic, dînd foc la cîteva avioane care nu mai erau apte de funcţionare. Portavionul *Béarn* şi patru petroliere au fost trase la ţărm şi înecate parţial, dar erau departe de a fi nerecuperabile. Robert a informat guvernul de la Vichy, justificînd totodată de ce cruţase celelalte nave, precum şi aurul. El spunea că se teme de o revoltă şi, prin urmare, trebuia să păstreze mijloacele pentru a proteja familiile francezilor leali. Prin aceasta el înţelegea partizanii guvernului de la Vichy. Navele *Jeanne d'Arc* şi *Emile Bertin* trebuiau menţinute în stare de mers, în vederea evacuării familiilor. În acelaşi timp, Robert l-a asigurat pe Pétain că nu va permite americanilor să pună mîna pe nimic.

Încăpăţînatul şi îndîrjitul amiral nu era lipsit de apărători care vedeau în el un patriot îndrăzneţ şi temerar. După apologeţii săi, aceasta se dovedi cînd crucişătorul *Montcalm* se prezentă la Fort-de-France în primăvara anului 1946 pentru a prelua aurul şi a-l duce la Cherbourg. 300 de militari antilezi încărcară cele 8 000 de lăzi cu lingouri şi monezi, primind ca recompensă 5 litri de rom şi 20 de kilograme de zahăr fiecare.

Un tren special aştepta la Cherbourg pentru a transporta aurul la Paris. Ca expresie a justiţiei imanente, tocmai prizonierii de război germani au fost de corvoadă pentru operaţia de transbordare.

Pentru mulţi francezi amiralul Robert apăru ca un erou. Datorită lui, Franţa poseda o mare cantitate de metal preţios, care avea s-o ajute să renască, precum pasărea Phoenix, din ruinele ocupaţiei şi să-şi reconstruiască economia şi industria.

Dar, deşi apreciau revenirea aurului, alţi francezi nu erau impresionaţi de argumentele lui Robert. Pentru ei, acesta nu era un salvator, ci un

trădător. El a fost trimis în judecată în fața Înaltei Curți. Procurorul a recunoscut că nu dăduse ajutor activ inamicului, dar că nu se făcuse nimic pentru a pune la dispoziția Franței libere resursele ce se aflau în posesia sa. Obediența oarbă față de Vichy se prelungise în mod absurd și întreaga sa conduită fusese îndreptată împotriva Aliaților și împotriva generalului de Gaulle.

Amiralul, arogant și provocator, și-a manifestat disprețul față de capetele de acuzație, susținînd cu multă elocință că acțiunea sa era pe deplin justificată. Dar, pe măsură ce se desfășura procesul, înșiși partizanii săi au început să aibă îndoieli. În mai multe rînduri, refuzase să se alăture forțelor navale franceze libere, iar supunerea sa față de Pétain nu s-a dezmințit nici un moment. În plus, el susținuse întotdeauna fără rezerve pe Laval, omul detestat.

Teama de o revoltă la care făcea aluzie era în întregime motivată de propriile sale acțiuni. Într-adevăr, după cum s-a arătat în fața Înaltei instanțe, majoritatea populației dorea să lupte alături de Aliați. Robert reprimase însă cu brutalitate orice manifestări în acest sens. Chiar după victoria din Tunisia, el respinsese un apel personal al generalului de Gaulle. Acuzația arăta că, departe de a se fi comportat ca patriot, așa cum voia să se prezinte acum, Robert instaurase în insulă echivalentul unei poliții de stat care acționa cu brutalitatea și cruzimea Gestapoului.

După cum afirma procurorul, comportamentul său a fost atît de despotic, încît era suficient ca cineva să facă semnul V [1] sau să rupă un portret al lui Pétain pentru a fi trimis pe mai mulți ani

[1] Litera V reprezenta simbolul victoriei contra Germaniei. — *Nota trad.*

în colonie penitenciară. Nu era loc pentru disidenți; populația trebuia să jure credință lui Pétain.

Cînd, în sfîrșit, a cedat locul, după ce promisese că va preda succesorului său aurul și navele, și-a retras promisiunea și a refuzat să recunoască persoana numită de generalul de Gaulle, pretinzînd că acesta era un uzurpator.

De fapt, amiralul Robert, pe atunci în vîrstă de șaptezeci și doi de ani, nu avea altă apărare decît ceea ce avocatul prezentase ca o supunere oarbă față de guvern. Într-un anumit sens, atitudinea sa nu era prea diferită de aceea a șefilor militari ai lui Hitler, care au încercat să-și justifice atrocitățile spunînd că „nu făcuseră decît să execute ordinele". În cele din urmă, avocatul s-a mărginit să ceară doar circumstanțe atenuante. Iar amiralul n-a contribuit cu nimic la ameliorarea situației sale, prin atitudinea sa arogantă, prin refuzul încăpățînat de a admite că s-ar putea reproșa ceva comportamentului său.

Cu toate acestea, judecătorii, deși l-au declarat vinovat, au vrut să dea dovadă de oarecare clemență ținînd seama de vîrsta și statele sale de serviciu. Rezultatul a fost, fără îndoială, cea mai grea sentință care putea să-l lovească pe bătrînul ofițer de marină, căci era echivalentă cu o dezonoare publică. El a fost condamnat la pierderea pe viață a drepturilor civile, la zece ani de muncă forțată, însă fără confiscarea bunurilor sale private. Practic, vîrsta înaintată l-a cruțat de a-și îndeplini pedeapsa.

Adevărata tragedie a amiralului Robert a fost aceea a unui ofițer valoros, a cărui judecată a fost întunecată de mistica supunerii pasive față de puterea instituită.

Aurul de pe *Emile Bertin* a jucat un rol vital în redresarea Franței, dar pentru mulți francezi

el reprezenta un tezaur impur. Ar fi preferat să fi fost utilizat în lupta împotriva Germaniei.

Problema aurului din Martinica a însemnat doar unul din numeroasele episoade similare ce au rezultat din evacuarea rezervelor metalice ale Franței. În savana din împrejurimile Dakarului erau ascunse 1 200 de tone, din cauza cărora era să izbucnească un conflict major între guvernul francez de la Vichy și Germania. În afară de aceasta, mai exista și problema spinoasă a soartei aurului ce fusese expediat în America și în Canada. În comparație cu acesta, aurul de pe *Emile Bertin* apărea oarecum ca partea vizibilă a unui aisberg.

Atunci cînd Marea Britanie și-a evacuat propriile rezerve de metal, 70 000 000 de lire aur aparțineau Franței și au fost depuse la Banca Canadei în numele Băncii Angliei. Suma aceasta, importantă în sine, era slabă în comparație cu marile cantități pe care francezii le transferaseră dincolo de Atlantic înaintea armistițiului și care erau deținute de Banca Canadei și de Federal Reserve Bank din New York. La constituirea guvernului de la Vichy, președintele Roosevelt ordonă înghețarea tuturor bunurilor franceze în Statele Unite.

Se crease astfel o situație curioasă. Franța, aflată în afara luptei, dispunea de fonduri nelimitate; în timp ce Marea Britanie, care lupta singură împotriva Axei, se afla în pragul falimentului. Se apropia cu mari pași momentul în care ea nu și-ar mai fi putut procura dolarii necesari pentru a plăti enormele comenzi de armament făcute în regim de *cash-and-carry*. Cel mai exasperant era faptul că Anglia plătea totodata armele comandate de francezi.

Exista o soluție gata pregătită: aceea de a folosi aurul Franței. Tezaurul a propus ca el să

fie vîndut către Banca Angliei, care ar păstra contravaloarea în lire sterline, ca garanție pînă la finele războiului. Nu este de mirare că guvernul francez nu s-a arătat de acord ; el cerea să fie plătit în dolari. În Franța, sentimentul general era că Marea Britanie va fi în curînd învinsă și că lira nu va mai avea nici o valoare. Din punctul de vedere englez însă, cererea Franței era inacceptabilă ; era contrară scopului urmărit. Tocmai de dolari ducea lipsă Anglia.

Într-un memorandum confidențial privind aurul francez deținut de Banca Angliei, Waley, expert al Tezaurului, declara fără ocolișuri : „Dat fiind că nu avem mijloace de a comunica cu Banca Franței, sîntem liberați de obligația de a-i spune ce facem cu aurul său. Poate că așa este bine".

Nici d-l Pinsent, consilier economic la ambasada Marii Britanii din Washington nu se opunea adoptării unor metode cam întortocheate pentru a putea folosi o parte din metalul francez. Într-o scrisoare către Tezaur, adresată lui Sir Frederick Phillips, el ridică problema de a-l topi ca să-l poată trece drept aur englez.

„Procedeul poate să apară cam nedelicat, dar nu consider că aceasta trebuie să ne oprească. Necesitatea de a folosi acest aur pentru continuarea războiului și, între altele, pentru eliberarea finală a Franței este atît de presantă, încît trebuie să ne eliberăm de un fel de legalism îngust".

Chiar dacă ideea ar fi fost pusă în practică, ea n-ar fi procurat decît un răgaz momentan. Nu se putea ignora însă și un alt aspect al problemei ; o mare cantitate din acest aur se afla în Canada, unul din aliații cei mai credincioși ai

Angliei. Canadienii nu ar fi prea rău impresionați aflînd că Anglia se pregătește să-l confişte.

Churchill şi-a dezvăluit jocul fată de Mackenzie King, primul ministru al Canadei, sugerîndu-i soluția ca acest aur să intre sub Sechestrul bunurilor inamice. Mackenzie King i-a arătat, pe bună dreptate, că Franța nu era un inamic.

Pentru a justifica folosirea aurului francez, Churchill a trebuit să-şi desfăşoare întreaga putere de convingere. El a explicat că resursele Angliei în metal şi în valori negociabile erau mult mai slabe la origine decît se bănuia în general. Ceea ce mai rămăsese, abia dacă ajungea să plătească ultimele comenzi făcute în Statele Unite şi nu permitea să se ajungă pînă în 1941.

„Păstrarea aurului blocat în loc de convertirea lui în lire nu ar aduce nici un beneficiu Băncii Franței, dar ar fi foarte prejudiciabilă pentru efortul de război al Imperiului. Națiunea franceză nu are altă speranță decît victoria pentru care luptăm noi".

Argumentele britanice erau foarte puternice. Într-adevăr, angajamentele Angliei fuseseră agravate prin preluarea contractelor franceze pe contul său.

„Consecința acestui fapt a fost că resursele noastre în aur şi în dolari ai Statelor Unite au scăzut în aceste ultime săptămîni într-un ritm mult mai rapid decît înainte şi a devenit clar că ele vor fi epuizate mult mai curînd decît credeam pînă nu de mult".

Numeroşi americani primeau cu destul scepticism aluziile repetate ale Marii Britanii referitoare la starea ei financiară. Ei se întrebau cum era posibil ca Regatul Unit, care înainte de izbuc-

nirea conflictului avea resurse de 4 860 de milioane de dolari, să se găsească acum fără lichidități? Se iveau bănuieli că Marea Britanie camufla adevărul, plîngîndu-se de sărăcie. Din nefericire, nu era vorba de o înșelătorie; era tristul adevăr.

O privire aruncată pe jurnalul lui Cadogan arată cît de critică era situația. În jurul Crăciunului anului 1940, el ceruse să se întîlnească cu Sir R. N. V. Hopkins, de la Tezaur, pentru a discuta despre „dificultățile noastre financiare din Statele Unite". Diplomatul arată că s-au întreținut despre „aurul olandez și belgian pe care trebuie să încercăm să-l luăm".

Această atitudine poate fi calificată de banditism la drumul mare, dar germanii făceau exact același joc cu aurul din țările ocupate.

În esența lor, argumentele lui Churchill erau inatacabile. Marea Britanie era aproape ruinată, în timp ce Franța rămînea bogată. La ce folosea însă acest aur neîntrebuințat dacă Franța trebuia să rămînă sub cizma ocupantului? Ideea de a folosi aurul pentru eliberarea sa viitoare sau pentru onorarea contractelor pe care le semnase nu era deloc neraționlă. Dacă Franța nu ar fi fost înfrîntă, aurul ar fi făcut parte din tezaurul de război al Aliaților și ar fi fost utilizat pentru continuarea luptei.

Toate aceste argumente erau însă de ordin moral. Se putea găsi oare o justificare legală pentru a se pune mîna pe aur? Churchill credea că da. Dat fiind că, din punct de vedere fizic, Banca Franței se găsea situată pe teritoriul ocupat de inamic, i se aplica legea despre traficul cu inamicul. Este adevărat că germanii aveau să folosească ocazia pentru a slăbi tot mai mult relațiile franco-engleze, prezentînd această acțiune în

fața lumii ca un adevărat jaf. Era însă un risc ce trebuia asumat, altfel Marea Britanie se afla în pericol de a fi înfrîntă.

În acest sens, Churchill remarca față de primul ministru canadian :

„Fie că guvernul francez actual se împacă cu ideea, fie că nu, în ambele cazuri mi se pare just ca această grămadă de aur aflată sub jurisdicția noastră să fie cumpărată și să folosească cauzei comune. Sînt dornic să fac acest lucru imediat, ca o acțiune normală decurgînd din legile despre comerțul cu dușmanul".

Totuși, abia în februarie 1941 aurul a fost transferat sub Sechestrul bunurilor inamice. Înainte de aceasta, se desfășurase perioada cea mai crucială a războiului, timp în care supraviețuirea Angliei a atîrnat doar de un fir. Ieșirea depindea în mare parte de Roosevelt, și Churchill aștepta cu îngrijorare să afle dacă prietenul său credincios va obține un al treilea mandat prezidențial.

În așteptarea rezultatului, bătălia hotărîtoare a Marii Britanii avea să înceapă. Ca preludiu, Churchill a ordonat începutul acțiunii de transferare a bogăției naționale spre Canada. Această încărcătură, de o valoare inestimabilă, a primit unul din numele cele mai ciudate — „fish" (pește).

8

EVACUAREA AVUȚIEI MARII BRITANII

Vineri, 21 iunie 1940, Alexander Craig, un bărbat înalt, cu ochelari pe nas și cu aspect profesoral, funcționar la controlul schimburilor de la Banca Angliei, de pe Threadneedle Street, spunea cu voce calmă soției sale Marjorie: „Duminică vom pleca în Canada". Această știre o surprinse atît de mult, încît abia reuși să răspundă: „Dar, dragul meu, ce vom face cu casa?"

„Alex" Craig lucra la bancă din 1919, și soția sa accepta cu stoicism faptul notoriu că funcționarii de la Banca Angliei erau prea puțin dispuși să vorbească despre munca lor. De data aceasta însă, considera că avea drept la ceva mai multe amănunte. Și totuși soțul refuză să-i dea explicații asupra motivelor plecării lor; se mărgini să adauge că el va pleca primul și că familia — Marjorie și cele două fiice, Denise și Shirley, în vîrstă de unsprezece și șapte ani — îl va urma pe o altă navă.

Marjorie Craig nu mai insistă, căci în ultima vreme soțul său părea deosebit de preocupat. Luasc obiceiul să doarmă la birou, pe un pat de campanie. „Avem de făcut o muncă de reorganizare", explica Craig. Și într-o seară, în salonul confortabilei case din Carshalton Beeches, ea își văzu soțul, în general puțin amator de îndeletniciri manuale, desenînd pe hîrtie modele de cutii și lăzi de lemn. Întrebîndu-l despre ce este vorba,

el îi răspunse : „Încerc să desenez mici cutii pentru a transporta unele lucruri".

După care rămase mut ca un peşte. Majoritatea femeilor cu copii mici ar fi fost încîntate să plece spre relativa securitate a Canadei, căci fiecare ştia că Anglia putea să fie invadată în orice moment. Dar Marjorie avea un oarecare sentiment de culpabilitate ; îi displăcea să fie acuzată că-şi abandonează patria şi suferea că nu putea să dea o explicaţie plauzibilă numeroaselor prietene din vecinătate în legătură cu plecarea. Abia după multă vreme a aflat cauza acestei deplasări brutale şi total neaşteptate.

Doamna Craig îşi aminteşte : „A fost un zor infernal ; Alex a plecat fără să ia aproape nimic cu el. Îmi aduc aminte că îi spuneam : «Acolo n-o să aveţi mulţi bani»". Dar zîmbetul fin al sotului rămase pentru ea enigmatic.

Alexander Craig era legat prin secret ; nu putea să-i spună că fusese însărcinat să execute cea mai mare lovitură pe care o încercase vreodată cabinetul de război al lui Churchill. El trebuia să conducă mica echipă de experţi ce aveau să traverseze Atlanticul ducînd rezervele de aur ale băncii şi o enormă cantitate de titluri americane şi străine negociabile în dolari. Era o sarcină cumplit de grea, mai ales pentru un om care-şi petrecuse cea mai mare parte a vieţii profesionale într-un calm desăvîrşit. Micile crochiuri pe care le desena în salonul său erau destinate confecţionării unui ambalaj adecvat pentru transportul miilor de titluri.

Implicaţia lui Craig începuse într-o seară, cu cîteva zile mai înainte, cînd, după căderea Parisului, fusese convocat, împreună cu patru din colegii săi, în sala de consiliu a băncii. Guvernatorul îi întrebase dacă erau gata să întreprindă o misiune foarte secretă, de care depindea în

mare parte soarta țării. Cei cinci bărbați au acceptat fără ezitare și abia atunci au fost puși la curent. În afară de aur, ei trebuiau să acționeze în calitate de conservatori ai titlurilor și acțiunilor ce aparțineau cetățenilor și firmelor britanice.

În timpul incredibil de scurt de zece zile, toate valorile americane și canadiene fuseseră reunite și remise Băncii Angliei. În plus, mai exista o enormă cantitate de alte titluri străine care, la nevoie, puteau fi vîndute pe dolari. Principalele bănci ale țării participaseră la colectarea titlurilor, care s-a putut efectua în cel mai mare secret, datorită unei legislații puțin cunoscute, dar foarte înțelepte, votată la începutul războiului; legea numărul 1939 asupra titlurilor.

La această imensă sarcină, alături de Craig participau Harold Kent, Leslie Phelps, Charles Hamilton și Harold Forrest, cărora li s-a acordat, de asemenea, foarte puțin timp pentru a-și face anumite pregătiri, înainte de a întreprinde o călătorie ce avea să-i țină departe de Anglia în tot restul războiului.

Harold Forrest, retras actualmente în Suffolk, unde unele din lăzile ce au servit la transportul titlurilor îi servesc acum la păstrat sculele de grădinărit, ne-a povestit:

„Lucram la serviciul titluri străine, cînd am fost întrebat dacă eram gata să plec în Canada într-un timp foarte scurt. Îmi amintesc ce alergătură nebunească a fost pentru a obține un pașaport. Am plecat cu hainele pe care le purtam în mod obișnuit la birou; erau cît se poate de nimerite pentru Threadneedle Street, dar cu totul nepotrivite pentru o traversare a Atlanticului la bordul unei nave de război".

Caracterul urgent al misiunii poate fi judecat și după faptul că echipa băncii îndeplinea prima etapă a călătoriei sale într-o duminică dimineața. Trebuia să se întîmple cel puțin o catastrofă națională pentru ca funcționarii acestei instituții să se deranjeze în zi de duminică.

Doamna Craig își amintește că soțiile micului grup s-au întrunit la un pahar, într-un hotel din Londra, înainte de a-și conduce soții la trenul de Glasgow și de a pleca apoi la Liverpool, unde aveau și ele să se îmbarce pe *Duchess of Athol*, pachebot de lux ce făcea curse pe Atlantic de la începutul războiului. Doamna Craig povestește :

„Era o asemenea agitație, încît nici n-aveam timp să mă întreb despre cauza acestui du-te-vino. A trebuit să telefonez pe loc profesoarei copiilor, pentru a-i spune că plecau în Canada. După aceea am făcut în goană turneul părinților și prietenilor pentru a-mi lua rămas bun. Bagajul la care aveau voie cele două fiice ale mele era atît de limitat, încît n-au luat decît ursulețul de pluș și cartea preferată".

Craig și echipa sa, care aveau dreptul doar la cîte o valiză fiecare, s-au prăbușit epuizați pe locurile rezervate în trenul de Glasgow, întrebîndu-se cu anxietate ce soartă îi așteaptă pe ei și familiile lor.

În momentul în care trenul pleca din gara londoneză, vagoane plumbuite, păzite cu strășnicie, se îndreptau în secret către aceeași destinație, spre golful Clyde. Erau încărcate cu sute de lăzi, fiecare conținînd patru lingouri de aur, și cu cutii de dimensiuni mai mici, umplute cu titluri de mare valoare.

Legată la un cheu din portul scoțian Greenock, nava *Emerald*, veteran al transportului precedent

de aur, avea să joace rolul de navă-pilot, în cea mai mare acțiune de transport de bogății din istoria umanității. A doua zi după plecarea din Londra a lui Craig și a echipei sale, la ora 18, echipajul crucișătorului încărcase la bord 2 229 de lăzi cu lingouri, în valoare de 30 000 000 de lire, și aproape 500 de lăzi conținînd, la cea mai slabă evaluare, titluri în valoare de 500 000 000 de lire. Această estimare era însă departe de valoarea lor reală ; era vorba doar de valoarea nominală, și nu de cota lor la bursă. După cum a povestit Craig în 1975, cu puțin înainte de a muri : „Nimeni nu cunoștea valoarea exactă a titlurilor. Mă îndoiesc foarte mult ca Banca Angliei să fi avut o cifră exactă". Ceea ce a explicat de altfel și Forrest : „O acțiune avînd valoarea nominală de 100 de lire putea să aibă o valoare de 300 de lire pe piață".

Aurul fusese depozitat în magaziile de muniții ale navei, în timp ce cutiile cu titluri erau împrăștiate în toate colțurile și ungherele. Pînă și salonul comandantului era plin.

Chiar de la început, echipajul de pe *Emerald* nu avea nici un fel de îndoială privind natura încărcăturii transportate. În afară de faptul că lăzile aminteau ceva cunoscut, s-a mai produs un incident cu totul edificator. În timpul încărcării, cîteva lăzi au căzut și s-au deschis, răspîndind pe podeaua magaziei strălucitoarele lingouri. Marangozul [1] de pe vas, trimis să repare lăzile, fiind, întîmplător, și un bun desenator, a redat incidentul într-un desen umoristic. El reprezenta un marinar care se uita la o ladă spartă scărpinîndu-se în cap, în timp ce comisarul de bord striga : „Aruncați-o ! Nu le păstrăm decît pe cele bune !"

[1] Dulgher specializat în prelucrarea lemnăriei pentru nave sau ambarcațiuni de lemn. — *Nota trad.*

La comanda lui *Emerald* se putea vedea acum un comandant nou, comandorul Francis Flynn. El îl înlocuia pe comandorul Agar, care lucra la proiectul ultrasecret al operației „Lucid", variantă modernă a navelor incendiatoare ale lui Drake, care pîrliseră barba regelui Spaniei". De data aceasta însă, trebuia arsă mustața lui Hitler. Comandorului Agar i s-a încredințat misiunea să dea foc Mării Mînecii în caz de invazie. El numea operația „o frigare pentru nemți".

În seara de 23 iunie, comandantul Flynn, un bărbat îndesat, cu fața bronzată și cu ochi albaștri ca oțelul, dădea ordinul de a desface parîmele, cu o voce fermă și fără să manifeste cîtuși de puțin îngrijorarea pe care o resimțea față de misiunea grea ce-i revenea atît lui, cît și echipajului. Trebuia să evite cu orice preț haitele de submarine înșirate de-a lungul drumului pe care se deplasau convoaiele din Atlantic. Nu se simțea deloc reconfortat la gîndul că numai în luna în curs inamicul scufundase în Atlanticul de Nord vase cu un tonaj total de 300 000 de tone.

Comandantul Flynn povestea mai tîrziu : „Am plecat de pe Clyde în cursul nopții, cu prognoză de vreme foarte proastă. De-a lungul coastelor scoțiene marea nu era prea rea, dar devenea din ce în ce mai furioasă pe măsură ce ne apropiam de extremitatea nordică a Irlandei".

Escorta lui *Emerald* era compusă din patru distrugătoare comandate de Philip Vian, aflat la bordul distrugătorului *Cossack*, care se acoperise de glorie cu ocazia abordajului lui *Altmark*, la începutul războiului. Pentru ca *Emerald* să fie protejat la plecarea de pe Clyde, Vian, cu prețul unor mari riscuri, și-a lansat nava cu o viteză de 30 de noduri, într-o ceață extrem de groasă.

Dublînd extremitatea nordică a Irlandei și ajungînd în apele oceanului, convoiul a intrat

într-o furtună violentă ; *Emerald* era asaltat de valuri uriaşe. Micile distrugătoare dispăreau din cîmpul său vizual cînd etrava lor plonja în fundul valurilor şi cînd crestele spumegînde le înghiţeau puntea de comandă şi suprastructura. Era un adevărat chin pentru oamenii de veghe zgribuliţi în mantalele lor ude, ca şi pentru cei ce se aflau la posturile de luptă.

Îmbrăcat cît se poate de nepotrivit cu pardesiul său de oraş, Alexander Craig, agăţat de o balustradă, contempla spectacolul de groază. Acestui om al uscatului i se părea că nici o navă nu poate să înfrunte, fără a se scufunda, furia unui ocean atît de dezlănţuit. Încrederea sa a fost şi mai puternic zdruncinată, cînd comisarul de bord, căpitanul comandor Thatcher, i-a anunţat cu un aer detaşat : „Comandantul a primit chiar acum două mesaje de la Amiralitate, anunţînd că ne aşteaptă două submarine germane".

Cum furtuna se înteţea, distrugătoarele de escortă au fost obligate să-şi reducă viteza. Vian semnala comandantului Flynn că, pentru a putea să protejeze mai departe crucişătorul, distrugătoarele trebuiau să meargă în drum drept, în timp ce *Emerald*, în urma lor, ar trebui să facă zigzaguri.

„Marea devenea însă din ce în ce mai rea, povestea comandantul Flynn, şi a redus în asemenea măsură viteza distrugătoarelor, încît am fost obligat şi eu să reduc viteza mea în mod periculos pentru securitatea noastră. Nu ne îndoiam de prezenţa submarinelor germane, şi am căzut de acord că era mai înţelept pentru navele de escortă să se întoarcă la bază, astfel încît să pot continua cu o viteză bună. Am dat ordin ca *Emerald* să ia viteza de 22 de noduri. La această viteză, unui submarin

i-ar trebui mult noroc pentru a se plasa într-o poziție de atac favorabilă, și încă și mai mult pentru a-și lansa torpilele cu suficientă precizie".

De pe comanda lui *Cossack*, proiectorul de semnalizare clipi un mesaj de drum bun, și distrugătoarele puseră capul spre Anglia. Astfel, rămas singur și fără escortă, pentru a efectua fără incident traversarea, crucișătorul nu mai dispunea decît de viteza lui și de speranța în șansă.

Navele de război nu sînt concepute pentru a primi pasageri ; Craig și colegii săi au trebuit să doarmă unde s-a nimerit. Craig pusese o saltea pe dușumea, în salonul comandantului, ceea ce era un avantaj, căci în felul acesta avea permanent sub ochi o parte din titluri.

Forrest și ceilalți împărteau cabinele unor locotenenți de bord, unde dormeau tot pe saltele întinse pe dușumea. Dar de îndată ce s-au culcat ca să doarmă, ruliul și tangajul, care nu mai conteneau, i-au aruncat fără ceremonie pe podeaua cabinelor. Ca prin minune, nimeni nu a fost serios rănit, deși uneori mișcările crucișătorului erau atît de violente, încît lăzile cu lingouri se deplasau în interiorul magaziilor de muniții.

În sfîrșit, vîntul a mai slăbit : a patra zi, marea devenise mai calmă și echipajul navei hotărî că sosise timpul să demonstreze oaspetilor că viața la bord nu era permanent supusă mării. După ce marinarilor le trecuseră orice simptome de rău de mare, ei l-au invitat pe Craig și pe colegii lui la un concurs de săgeți, sub punte. Dar, chiar pe un ocean relativ calm și cu un vînt slab, funcționarii băncii nu aveau deprinderea vieții pe mare pentru ca să poată nimeri o țintă cu o mică săgeată ascuțită. „Nu ne puteam

obișnui cu mișcările navei, care avea un puternic balans. Dacă ne era imposibil să nimerim planșa pe care era fixată ținta, ce să mai spunem de ținta propriu-zisă ? A fost cea mai nebunească partidă de săgeți pe care am jucat-o vreodată, dar a fost, într-adevăr, foarte amuzantă", povestea mai tîrziu Kent.

După aceea, Craig și echipa sa s-au dedat la ocupații mai puțin dificile, precum jocul de cărți — whist, bridge — sau lectura.

Harold Kent, fost ofițer în armată, și-a exprimat mirarea și admirația resimțită de el și de colegii lui față de modul în care marinarii au continuat să lucreze în condiții atît de penibile :

„Eram foarte interesat de metodele folosite de marină în larg. Totul se făcea într-un mod atît de liniștit și de ordonat, încît cu greu îți imaginai că eram în război și că nava se afla într-un pericol continuu. Din timp în timp, ziua ca și noaptea, comandantul dădea ordinul : «La posturile de luptă !» Nu am văzut niciodată ceva asemănător. Într-un moment, aproape într-o clipită, fiecare membru al echipajului era la postul său. Crucișătorul începea atunci să trăiască cu o deosebită intensitate. Era impresionant".

Era însă și foarte epuizant pentru echipaj. În afara apelurilor de dimineață și de seară pentru exerciții la posturile de luptă, în cursul zilei se dădeau și alarme adevărate.

„De fapt, spunea Kent, nu ne temeam efectiv că vom fi torpilați. Aveam o imensă încredere în comandantul Flynn și în echipajul său și știam că un crucișător, bine armat și bine comandat, mergînd cu o asemenea viteză, trebuia să se descurce cu mijloacele sale pro-

prii ; îngrijorarea noastră principală o constituia însă soarta soţiilor şi a familiilor noastre care ne urmau la bordul unei nave comerciale, ce se deplasa cu o viteză mai mică şi era nearmată".

În dimineaţa de 1 iulie, cu puţin înainte de ora cinci, Harold Kent, care se afla pe punte, a văzut conturîndu-se o linie întunecată la orizont. Era apariţia mult aşteptată a coastei Noii-Scoţii. Prin portavoce de pe puntea navei, comandantul Flynn a dat maşinilor ordinul : „Toată forţa înainte !" şi pe marea aproape liniştită, *Emerald* a lăsat o dîră de ape învolburate, îndreptîndu-se spre portul Halifax cu viteza de 28 de noduri. Cînd s-a luminat mai bine, veghea a văzut micile siluete subţiri şi cenuşii ale celor două distrugătoare canadiene venite în întîmpinarea crucişătorului, pentru a-l escorta pînă în port.

Cu moralul ridicat, funcţionarii Băncii Angliei au venit pe plaja prova pentru a asista la delicata manevră a acostării. Nu au fost nici aplauze, nici strîngeri de mînă, dar cei cinci reprezentanţi ai băncii îşi ascundeau cu greu imensa lor satisfacţie. Primul tur din extraordinara partidă de poker jucată de Churchill era cîştigată. Craig mărturisea mai tîrziu : „Dacă *Emerald* s-ar fi scufundat, ar fi fost un adevărat dezastru".

La ora 7,35, nava cu tezaurul era legată de cheu. Lucru curios, Harold Forrest îşi aminteşte că ceea ce l-a izbit cel mai mult au fost urmele încă vizibile ale enormei explozii ce devastase portul Halifax în timpul primului război mondial. Imaginea sugera ceea ce se pregătea să suporte Marea Britanie în acelaşi moment.

Un tren special, cu peste o duzină de vagoane plumbuite, aştepta deja la cheu, înconjurat de funcţionari de la Banca Canadei şi de oameni de pază, înarmaţi, aparţinînd companiei Canadian National Express. Accesul în întreaga zonă în care acostase *Emerald* era interzis, astfel încît nici un ochi indiscret nu putea să vadă ce se petrece la debarcader. Se ştia, într-adevăr, că agentura germană din Halifax era activă, încercînd să culeagă date asupra mişcării navelor. Încă o dată trebuia să se desfăşoare plicticoasa ceremonie a controlului dublu, mai întîi cînd aurul se descărca pe uscat şi apoi cînd era încărcat în tren. Cu toate că atît marinarii, cît şi funcţionarii din serviciul securităţii îşi făceau munca cu o viteză record, transferul a durat o zi întreagă.

La ora 19, trenul special, plecînd de pe linia de încărcare, zbura spre Montréal. Cetăţenii englezi cu destulă dare de mînă pentru a-şi fi investit banii în acţiuni ignorau, din fericire, că „cheagul" lor nu se mai afla la adăpost în casele de fier ale băncilor şi că nu mai aveau nici un mijloc de control asupra lui.

În Canada, întreaga operaţie a trecut neobservată. În afară de cîţiva salariaţi de la Banca Canadei şi de supraveghetorii de la compania Canadian National Express, în această imensă ţară nimeni nu bănuia că trenul care alerga de-a lungul cîmpiei canadiene ducea cu el speranţele şi aspiraţiile unei naţiuni asediate, iubitoare de libertate şi care tocmai în acel moment „suna alarma" pentru a face faţă trupelor hitleriste ce se pregăteau de invazie.

Trenul a fost tras pe o linie de garaj mai îndepărtată, din gara Bonaventure din Montréal ; aurul plecă pentru a fi depozitat în subsolurile Băncii Canadei din Ottawa, în timp ce titlurile

dispăreau în noapte spre o destinație secretă din inima orașului Montréal. Călătoria și încheierea ei fericită erau doar un capitol al extraordinarei aventuri ; acum era vorba de a se trece la a doua parte a planului, la fel de vitală : instalarea unui cartier general operațional, unde acțiunile puteau fi *negociate* și *vîndute* în secret.

În epica sa călătorie, *Emerald* bătuse toate recordurile în ce privește totalul bogățiilor transportate vreodată pe suprafața planetei. Dar curînd acest record avea să fie depășit prin sosirea unui convoi rapid, format din nouă nave de război și din trei pacheboturi.

La 8 iulie, pe la miezul nopții, în aceeași zi în care Cadogan, deprimat, scria în jurnalul său : „Așteptăm în continuare invazia și sper că ne pregătim pentru ea", cuirasatul *Revenge*, de 30 000 de tone, și crucișătorul *Bonaventure*, recent armat, părăseau în tăcere golful Clyde. La ivirea zorilor, în apele cenușii ale Canalului Nord, din largul Scoției, cele două nave făceau joncțiunea cu cele trei expacheboturi de lux *Monarch of Bermuda*, *Batory* și *Sobieski*, ultimele două aparținînd Poloniei. În jurul lor evoluau patru distrugătoare puternice. În compartimentele Asdic-ului, servanții erau aplecați asupra instrumentelor, așteptînd să detecteze sinistrul „ping-pong" care semnaliza contactul cu un submarin. Cele cinci nave transportau o încărcătură de peste 450 000 000 de lire.

La comanda lui *Revenge* se afla amiralul Sir Ernst Archer, un bărbat înalt, elegant, ce părea prototipul comandantului de marină britanic. Transportul aurului pe Atlantic nu era pentru el o noutate, căci *Revenge* efectuase deja în ultimele luni cîteva transporturi. Această misiune era însă diferită. Erau atît de multe lăzi legate într-un compartiment, deasupra elicelor, încît inginerul

mecanic se plîngea că cuzineții arborelui elicei se încălzeau.

Cuirasatul *Revenge* își croia drum printre valuri, ca un dog ce-și scutură picăturile de ploaie din blană, oferind spectacolul unei formidabile forțe plutind pe mare. Dar *Revenge* îmbătrînea. Dacă nu ar fi izbucnit războiul, ar fi fost pus la naftalină sau, lucru și mai trist pentru o navă de luptă, ar fi fost destinat unor îndeletniciri mai puțin marinărești, de navă-școală în rada Portsmouth. *Revenge* era în serviciu din 1916 ; efectuase misiuni numeroase și dificile și escortase multe nave. Mai păstra un aspect impresionant, deși tentativele de camuflaj făcute pentru a se disimula binecunoscuta-i siluetă îi scădeau oarecum din aspectul plin de demnitate.

După cum spunea cu amărăciune secundul navei, căpitanul comandor Humphrey Jenkins, în timp de pace acest aspect ar fi produs unui amiral o profundă decepție :

„Unul din aspiranții noștri era un excelent artist, și am încercat diferite proiecte pentru ca, de la distanță, *Revenge* să pară o navă de altă clasă. L-am piturat[1] mai întîi pentru a camufla forma etravei, iar la pupa am simulat vîrtejuri înspumate, pentru a crea iluzia de viteză mare. În sfîrșit, am împrăștiat pitură pe toate frumoasele punți din lemn de teck, care fuseseră odinioară orgoliul și bucuria amiralului".

În schimb, nava *Bonaventure* era unul din cele mai moderne crucișătoare de serviciu, cu toate că fusese armat într-o asemenea grabă, încît cele zece piese de 133 de mm erau lipsite de telemetria ultramodernă pe care ar fi trebuit să o posede. Dar

[1] A pitura — a da nava cu vopsea. — *Nota trad.*

era o navă rapidă, și asta era esențialul. În orice caz, ultimul lucru pe care îl dorea Amiralitatea era ca *Bonaventure* să se afle într-o situație în care ar fi trebuit să folosească tunurile.

De fapt, era vorba de aceeași rutină ca și pentru transporturile de aur precedente ; și, totuși, amiralul Archer știa că de data aceasta era ceva diferit. „Aflasem printr-un mesaj codificat că urmau să sosească multe «rufe». Știam că aceasta însemna o mare cantitate de aur și titluri. În fapt, ultimele titluri".

Pentru acțiunea efectivă de stivuire a „mărfii" la bord era responsabil comandantul secund Jenkins. Cu titlurile, nu era un lucru greu ; aurul însă reprezenta o adevărată bătaie de cap.

> „Nava era încărcată pînă la refuz cu muniții și păcură și se punea problema unde să se găsească loc pentru o greutate atît de considerabilă. Atunci au fost scoase tuburile lansatorpile, ceea ce a eliberat un spațiu important ; era singurul loc convenabil".

De pe plaja pupa, lăzile au fost coborîte direct în acest compartiment, cu unsprezece metri mai jos. (Mai tîrziu, cînd vremea s-a înrăutățit, inginerul mecanic s-a plîns că cuzineții se încălzeau, prevenind că cuirasatul era „răsucit pe undeva".).

În ce privește titlurile, nu se punea problema greutății ; astfel încît au fost răspîndite prin toate locurile disponibile de pe punți.

Totuși, înaintea plecării a avut loc un incident, cauzat de rapiditatea cu care a fost declanșată operația. După cum povestește comandantul secund Jenkins :

> „În primele misiuni primisem pentru monezi lăzi în stare bună. De data aceasta, lăzile au fost pur și simplu bătute în cuie. În cursul

operațiilor de încărcare, din cînd în cînd, se desfăcea cîte o ladă cu monezi de aur și trebuia să trimit aspiranții să cerceteze prin toate cotloanele navei pentru a le regăsi. Dar nu cred să fi pierdut nici o singură monedă".

Cu toate că marinarii erau deja obișnuiți cu transporturile transatlantice de metal, Amiralitatea dăduse ordin să se respecte cu strictețe secretul, și nimeni nu avea dreptul să comunice oficial mateloților, obosiți și transpirați, ce anume transportau în măruntaiele navei. Dar, fiindcă marfa trebuia să capete în orice caz un nume, un ofițer șugubăț sugerase ca nume de cod cuvîntul „margarină", care s-a și păstrat.

O navă în larg este o adevărată comunitate plutitoare autonomă, în care știrile se răspîndesc cu o uluitoare rapiditate și cu o mare precizie. Toată lumea știa ce se depozitase deasupra arborilor de elice, dar nimeni nu vorbea despre aceasta. Era un subiect tabu.

Amiralul Archer era un om imperturbabil, care-și păstra calmul în situațiile cele mai delicate și, de cînd începuse războiul, văzuse destule. După cum spunea despre el comandantul Jenkins: „Era un om cu adevărat uimitor. Nimic nu-l neliniștea". Cu toate acestea, însuși amiralul a fost destul de surprins de eufemismul folosit în instrucțiuni. „Mi s-a spus, înainte de plecare, că era *de dorit* ca acest convoi să ajungă cu bine la destinație. Dat fiind natura încărcăturii, era greu să nu fii de acord".

Pe puntea lui *Revenge* se afla și Sir Otto Niemeyer, administrator al Băncii Angliei și om de finanțe de mare prestigiu, care fusese invitat în America de către Henri Morgenthau, secretarul de stat al Statelor Unite la Finanțe, pentru a discuta despre situația financiară a Marii Bri-

tanii. Niemeyer era însoţit de funcţionari ai Trezaurului, care trebuiau să participe la discuţii şi care au descoperit că viaţa la bordul unei nave de război era foarte diferită de aceea pe care o duceau pe uscat ca experţi financiari bine plătiţi. Dar nici unul dintre ei nu s-a plîns de lipsa de confort.

Într-adevăr, existenţa la bordul lui *Revenge* era foarte puţin confortabilă, căci nava avea un efectiv important, iar spaţiul pentru dormit era limitat, mai ales pentru pasageri. Comandantul Jenkins comenta problema cazării printr-o povestioară nostimă ; nava era gata să plece cu un grup numeros de persoane foarte importante, cînd Amiralitatea a pus întrebarea dacă se mai aflau locuri pentru încă şase persoane. „N-am putut răspunde altceva decît : «Ei bine, ne aflăm acum într-o asemenea situaţie, încît preotul navei doarme pe altar — ceea ce era adevărat —, dar ne vom descurca»". Pasagerii suplimentari erau din întîmplare un general polonez şi statul său major.

Cînd cele două nave de război au făcut joncţiunea cu pacheboturile ce veneau de la Liverpool, vremea era relativ frumoasă şi marea liniştită ca un lac. Archer s-ar fi lipsit cu plăcere de aceste condiţii de navigaţie aproape perfecte, favorabile submarinelor. Pe de altă parte, cinci corsare [1] germane, puternic înarmate, camuflate în cargouri, scufundaseră treizeci şi şase de nave aliate în două luni. Dacă *Revenge* şi *Bonaventure* nu se temeau practic de nici o navă duşmană, exista permanent riscul ca o salvă de tun bine orientată să lovească mortal unul din pacheboturi, care nu erau apărate de cuirasă. În sfîrşit, convoiul tre-

[1] Corsar — denumire improprie dată navelor de război în primul şi al doilea război mondial, care atacau în special navele comerciale. — *Nota trad.*

buia să se mențină la viteza lui *Batory*, navă cea mai lentă, de numai 16 noduri.

Peste foarte mulți ani, ajuns în retragere, amiralul Archer vorbea despre această misiune ca și cum ar fi fost o călătorie din cele mai obișnuite.

„Primeam raporturile obișnuite ale Amiralității referitoare la submarinele ce operau prin apropiere și le evitam. De mai multe ori pe zi navigam în zigzag ; era un lucru normal. Nu am văzut nici un corsar. Știam ce transportăm, dar cu ce schimba asta lucrurile ? Trebuia să facem drumul și să acționăm cît mai bine cu putință".

În tot timpul traversării, cuvîntul de ordine a fost vigilența. Artileriștii se aflau permanent la posturile lor ; noaptea dormeau în turele. În nici un moment al călătoriei nu și-au agățat hamacele ; abia în cursul după-amiezii erau autorizați pentru o perioadă scurtă, să facă „o mică siestă", foarte binevenită.

Vremea se strica ; navele plonjau cu botul în hulă. Marinarii de pe *Revenge* sperau că nu se va transforma într-o furtună veritabilă, căci atunci cuirasatul devenea un coșmar. Pe marea dezlănțuită, partea din față plonja puternic în valuri și se ridica la suprafață „cu jumătate de ocean răspîndit pe punte". Iată ce spune comandantul Jenkins, în general puțin înclinat spre superlative :

„În afară de comandă, pe punte nu mai exista decît un loc mic, foarte restrîns, unde puteai sta pe vreme rea. Pe întrepunte marinarii erau uzi pînă la piele. Pompele funcționau fără întrerupere".

Dacă amiralul Archer considera că această traversare se desfășura fără complicații, Sir Otto

Niemeyer nu găsea destule cuvinte pentru a-şi exprima admiraţia faţă de marinarii celor cinci nave :

„Felul în care îşi ţineau postul era extraordinar. Mergeau cu o viteză bună şi totuşi fiecare îşi păstra poziţia la cîteva sute de metri unul de celălalt, continuînd să vireze şi să zigzagheze".

Lucru uimitor, nava *Monarch of Bermuda* transporta copii evacuaţi din Londra. Astăzi nu mai are nici o importanţă să ştim dacă hotărîrea a fost sau nu înţeleaptă, deoarece copiii au ajuns cu bine la destinaţie. Mai interesante sînt amintirile unui tînăr călător.

J. P. Nichol din Londra, în vîrstă de zece ani, ignorînd cu candoare regulile severe ale secretului impuse de cei ce dirijau operaţia, a ţinut un jurnal personal despre traversare, pe care a povestit-o ulterior într-o scrisoare adresată părinţilor săi. Îşi amintea limpede un contraatac executat de *Bonaventure* asupra unui submarin :

„În seara aceea, pe la ora 21, aparatul special a detectat trei submarine. Atunci crucişătorul uşor s-a precipitat spre locul unde au fost reperate. A aruncat grenade — şi la suprafaţă a apărut o pată de ulei —, cît despre celelalte două nu e nimic sigur".

Fără îndoială, băieţelul pusese întrebări indiscrete în cursul traversării şi, pentru a i se satisface curiozitatea, i s-au dat răspunsuri nu tocmai exacte. El scria părinţilor :

„a rămas, pînă la sfîrşitul călătoriei, un secret de ce aveam un cuirasat care să ne protejeze. Era din cauză că *Monarch of Bermuda* transporta bijuteriile coroanei Norvegiei".

Revenge era o navă eficientă, cu un echipaj excelent, iar Archer era genul de comandant pentru care oamenii s-ar fi aruncat în foc. Devotamentul pe care îl inspira era legendar într-o marină renumită prin calitatea deosebită a şefilor ei. (După o misiune lungă, în timp ce nava se întorcea şi oamenii aşteptau o permisie binemeritată, un mesaj al Amiralităţii îl trimitea pe *Revenge* din nou pe mare, cu cea mai mare urgenţă. Archer era conştient de decepţia marinarilor ; i-a adunat la apel pentru a le comunica ştirea cea proastă. „Şi acum, le spuse el, dispuneţi de cinci minute ca să înjuraţi şi să spuneţi ce vreţi. După aceea, gata cu orice discuţii, şi înainte!" Era genul de limbaj pe care marinarii îl înţelegeau şi îl apreciau.)

Navele convoiului se deplasau în zigzag cu tot ansamblul, zi de zi, noapte de noapte, dar cînd au ajuns la trei sferturi din traseu, au început necazurile cele mari. *Batory* a semnalat navei-amiral că suferise o gravă avarie la maşini şi nu putea păstra aceeaşi viteză şi poziţie în convoi. Rămînea în urmă, astfel încît amiralul Archer a trebuit să ia o hotărîre. El putea fie să ordone întregului convoi să micşoreze viteza, asumîndu-şi astfel mari riscuri pentru toate navele, fie să îndrepte pe *Batory* spre portul Saint-Jean din Terra-Nova. Archer a adoptat cea de-a doua soluţie, detaşînd pe *Bonaventure* pentru a escorta pachebotul. Era o hotărîre îndrăzneaţă, dar plină de riscuri, deoarece *Batory*, mergînd cu o viteză foarte redusă, devenea o pradă uşoară pentru un submarin. Era însă preferabil să se secţioneze convoiul, decît să fie expuse toate navele.

În timp ce *Revenge*, *Monarch of Bermuda* şi *Sobieski* îşi continuau cu viteză drumul spre portul Halifax, *Bonaventure* escorta pe *Batory* ce înainta cu greu. Puţin după aceea, aceste două

nave au făcut față la două dintre pericolele de care se temeau cel mai mult marinarii. Viceamiralul Jack Egerton (pe atunci comandor), care se afla la comanda crucișătorului, își amintește:

„Am intrat într-o ceață îngrozitoare, însoțită de ghețuri în derivă. Timp de aproape douăsprezece ore am fost opriți complet; și bătrînul *Batory* suera din sirenă ca o bufniță. Dacă prin apropiere s-ar fi ivit submarine, el le-ar fi făcut să se îndrepte direct asupra noastră. A trebuit să rămîn permanent foarte aproape de el, de frică să nu-l pierdem în ceață. A fost un moment cu adevărat greu. Cele două nave aveau împreună cam 65 000 000 de lire aur la bord".

Tot echipajul disponibil se afla la posturile de veghe căscînd ochii mari pentru a străpunge ceața deasă și pentru a da alarma dacă se vedea un aisberg. O ciocnire cu un asemenea munte, cu creste ascuțite, poate să despice o navă din față pînă în spate, așa cum intră cuțitul în unt.

Cele două nave au îndeplinit toate manevrele posibile pentru a rămîne una lîngă cealaltă, și *Bonaventure* a reușit să-l conducă pe *Batory* în portul Saint-Jean, îndreptîndu-se apoi cu toată viteza spre restul convoiului, ca să-l ajungă din urmă. În dimineața de 13 iulie, la șase zile de la plecare, *Revenge*, *Monarch of Bermuda* și *Sobieski* au zărit coasta Noii Scoții.

La ora 8, *Revenge*, ajutat de remorchere, s-a arășat la cheul nr. 6, care, în timp de pace, era punctul central al sosirilor și plecărilor pacheboturilor transatlantice. Trenuri speciale cu gărzi înarmate așteptau deja de-a lungul cheului, și descărcarea începu deîndată.

Lăzile erau ridicate cu un scripete destul de lent, așezate cîte douăsprezece pe platforme de lemn, apoi stivuite pe puntea superioară, numă-

rate și verificate, în timp ce acelea ce transportau aur în monezi și se deschiseseră pe drum erau cîntărite cu mare grijă. Ridicarea aurului pe punte a necesitat cîteva ceasuri, în care timp nava a fost complet închisă și nimeni n-a avut dreptul să coboare pe uscat.

În marina de război, pentru descărcarea materialului se folosesc în mod normal slinguri puternice. Metoda aceasta li se păru însă mult prea înceată funcționarilor de la Banca Canadei care așteptau pe cheu. Unul dintre ei, Sidney Perkins, care fusese expediat la Halifax spre a ajuta la controlul descărcării, a avut o idee; și-a reamintit de o dimineață din decembrie 1917, de pe vremea cînd servea ca tînăr fochist pe crucișătorul *Niobe* din marina regală canadiană.

„Tocmai mă aflam pe puntea din față a crucișătorului, cînd am observat un incendiu pe puntea unei nave franceze la o distanță de aproximativ 800 de metri. Chiar în acel moment, aproape jumătate din portul Halifax sări în aer. Transportul de muniții *Mont Blanc*, încărcat cu 3 000 de tone de nitroglicerină și benzină, se ciocnise cu vaporul norvegian *Imo*. Această explozie a făcut 1 200 de morți, 2 000 de răniți, iar două mile pătrate de la Nord de Halifax au fost transformate în ruine fumegînde. Pe *Niobe* au fost uciși 15 ofițeri și marinari, iar vreo sută au fost răniți. Am avut un noroc uluitor; de pe plaja prova am fost proiectat pe lanțul ancorei, de unde am reușit să mă tîrăsc la adăpost, în mijlocul unui potop de așchii de metal și de obiecte în flăcări. Am citit mai tîrziu în ziare că eram singurul supraviețuitor ce se aflase atît de aproape de locul exploziei".

După cum i se spusese, Perkins se aştepta la o încarcătură de aur importanta. Cu toate acestea a rămas surprins văzînd enorma cantitate de aur transportată de *Revenge* peste Atlantic. „Numai privind acele zeci de milioane de metal preţios stivuit, mă trecea un fior pe şira spinării. Deşi accesul în zonă era strict interzis, dacă ar fi scăpat un singur cuvînt cu privire la natura încărcăturii, acesta ar fi făcut înconjurul portului".

Perkins caută o metodă mai rapidă pentru descărcarea aurului pe uscat. Scotoci în gara maritimă pînă cînd găsi cîteva plăci metalice mari care făcuseră parte odinioară dintr-un imens panou pentru reclame. „Am cerut cîtorva marinari să mă ajute să le demontez, povesteşte Perkins. O echipă de oameni, înarmaţi cu bare de fier, a smuls cu uşurinţă plăcile". Acestea au fost îndoite în formă de U şi inserate între balustradele parapetului pentru a forma o glisieră ideală. Lăzile coborau pe glisieră datorită propriei lor greutăţi, aşa cum coboară copiii pe un tobogan. Căderea lor era frînată brusc, la sosire, prin saci judicios plasaţi şi, de acolo, marinarii le depuneau pe cărucioare şi le împingeau spre bascule instalate la jumătate de drum între navă şi vagoane. După ce se verificau mărcile şi sigiliile, lăzile erau cîntărite şi încărcate pe trenul denumit „Margarină specială".

Unele dintre lăzi erau atît de deteriorate, încît li se vedea conţinutul. Perkins era terorizat la gîndul că cineva ar putea să treacă prin cordonul de ordine şi să dea peste acest ciudat spectacol. Cu siguranţă că nici un intrus care s-ar fi găsit în faţa unei asemenea piramide de aur n-ar fi putut să păstreze tăcerea la înapoierea sa în oraş.

Debarcarea titlurilor şi valorilor nu cerea o muncă atît de obositoare, dar controlul lor a fost

și mai riguros, căci Perkins știa foarte bine că valoarea lor era cu mult superioară aceleia cuprinse în lingourile de aur masiv.

„M-am simțit cu adevărat ușurat cînd am scos ultima cutie de pe *Revenge*. Iată însă că, verificînd listele, mi-am dat seama cu groază că lipseau trei cutii. Comandantul Jenkins trimise o echipă de marinari să controleze minuțios nava, de la un capăt la altul; operația a luat mult timp, dar fără rezultat. Absolut zdrobiți, ne-am dus la barul de pe navă. Am întrebat atunci: «Nu aveți o listă în care s-a notat locul unde a fost plasată fiecare cutie?» Jenkins mi-a răspuns că nu avea".

Din fericire, barmanul care-i servea a surprins discuția și a intervenit: „Poate că avem aici ceea ce căutați dumneavoastră, domnule! Este ceva aici, pe jos, de care mă tot împiedic de cînd am pornit". Și le-a arătat trei cutii care, în graba plecării, au fost din greșeală amestecate cu lăzile de whisky destinate careului.

În acele clipe, comandantul Jenkins și Perkins au simțit într-adevăr nevoia unui pahar de whisky. După care, Perkins i-a remis lui Jenkins o chitanță în regulă, din partea Băncii Canadei. Această bucată de hîrtie a fost tot ce i-a rămas amiralului Archer ca amintire de la una din cele mai memorabile misiuni îndeplinite în istoria sa de către Royal Navy. Imediat ce s-a terminat operația de descărcare, *Revenge* s-a pus în mișcare, lăsînd loc navei *Bonaventure* să acosteze.

Perkins și colegii săi lucraseră cu mînecile suflecate mai multe ore în șir, într-o căldură sufocantă și într-o permanentă anxietate, iar acum aveau nevoie într-adevăr de puțină distracție. Aceasta le-a fost oferită curînd, cînd *Bonaventure*, curat și dichisit, făcea manevrele necesare pentru a-și ocupa poziția la cheu. Aranjarea per-

fectă de-a lungul cheului a crucișătorului de 5 000 de tone nu era o operație foarte ușoară ; în ultimul moment, cînd manevra era aproape terminată, partea din față a navei s-a frecat de dig, iar vopseaua s-a jupuit. Îndată ce nava a fost amarată, comandantul Egerton s-a năpustit pe uscat. După cum povestește Perkins, „stătea acolo pe cheu, examinînd deteriorarea vopselei, cu dezamăgirea cu care un automobilist își privește mașina nou-nouță cu barele de protecție zdrobite". Cu toată compătimirea pe care o aveau față de comandant, cei doi bancheri au recunoscut că incidentul le-a provocat un rîs nebun, acționînd ca o supapă de siguranță pentru diminuarea tensiunii nervoase.

De îndată ce crucișătorul s-a aflat la cheu, Perkins a urcat la bord în goană, pentru a reîncepe aceeași operație. Era absolut obligatoriu să se golească magaziile înainte de căderea nopții. Dacă ar fi fost folosite proiectoare, iluminația neobișnuită a cheului ar fi fost tot atît de vizibilă ca un far, iar vorbele și zvonurile s-ar fi răspîndit în viteză. De aceea el a stăruit pe lîngă comandant asupra necesității absolute de a grăbi operațiile. La ora 18 lucrările erau terminate și trenul a pornit.

Trenurile acestea erau o demonstrație a perfectei eficacități cu care Banca Canadei și compania căilor ferate organizaseră ultima parte a operației. Trenurile erau formate din zece pînă la paisprezece vagoane de marfă, dintr-un vagon-restaurant și din două vagoane de dormit pentru cei cincizeci de paznici care însoțeau convoiul. Oamenii de gardă făceau carturi de patru ore, timp în care erau închiși în interiorul vagoanelor ce conțineau aur. La sfîrșitul cartului și în momentul în care părăseau vagonul, erau percheziționați de către alți supraveghetori ce se aflau

la uşile dintre vagoaone. În fapt, aceste trenuri erau fortăreţe rulante autonome, cu cincizeci de gardieni înarmaţi, gata să intre în acţiune în orice moment. Pentru cele douăzeci şi patru de ore de pe traseul de 1 540 km de la Halifax la Ottawa erau prevăzute doar două opriri. Circulaţia celorlalte trenuri era deturnată, iar gardienii nu aveau nici măcar dreptul să scoată capul afară în timpul scurtelor halte.

Terminînd cu descărcarea celor două nave de război, Perkins şi echipa sa au început să se ocupe de *Monarch of Bermuda*. În afară de preţioasa marfă conţinută în calele sale, fostul pachebot de lux transporta o altă „încărcătură" de mare valoare : familiile ce fuseseră evacuate din Anglia. Comandantul lui *Monarch* era vizibil uşurat că a dus la bun sfîrşit această misiune. Pentru a sărbători evenimentul, Perkins, obosit şi transpirat, a fost invitat să participe la bord la un excelent dineu : supă, chifle calde, homar, friptură şi — cel mai minunat lucru — vinuri renumite. Tipografia de pe navă, provizoriu repusă în funcţiune, tipărise meniurile, fiecare exemplar purtînd numele invitatului.

În euforia cinei, Perkins telefonă şefului său din Ottawa anunţîndu-l : „Mîine dimineaţă începem descărcarea lui *Monarch of Bermuda*". Unul dintre ofiţerii navei, roşu de furie, îl apucă însă cu putere de braţ. „Aţi încălcat secretul asupra mişcărilor navei, şi cenzura va face din asta o întreagă poveste". Rusinat şi copleşit de regrete. Perkins aştepta săpuneala, dar aceasta nu s-a mai produs. Banca îi informase pe cei ce se ocupau cu filtrarea comunicaţii'or că Perkins va face probabil o comunicare telefonică, care nu trebuia să fie captată de nici un străin.

Deoarece nu mai era vorba de o navă de război, docherii civili au putut să urce la bordul

pachebotului, a cărui descărcare s-a terminat a doua zi la ora 17. Au fost de asemenea descărcate cele două nave poloneze.

Epuizat fiziceşte, dar foarte mulţumit, Perkins, după ce s-a plimbat de-a lungul cheului, s-a urcat în ultimul vagon, prăbuşindu-se pe prima cuşetă pe care a zărit-o şi a adormit pe loc. Dar nu şi-a putut realiza intenţia de a dormi douăzeci şi patru de ore, deoarece, pe la ora trei, trenul se opri brusc, cu o asemenea smucitură, încît se trezi instantaneu.

„Mi-am dat seama că trebuia să ne aflăm undeva în imensitatea provinciei Quebec şi că această haltă era inopinată. Afară sufla un vînt glacial şi am zărit lanterne agitîndu-se în sus şi în jos, lîngă un vagon din faţă. De la distanţă nu puteam să disting altceva decît nişte siluete întunecate, dar am priceput că ceva nu era în regulă. M-am repezit în acea direcţie alergînd ca disperatul".

Primul său gînd a fost că trenul fusese atacat. Deoarece gardienilor înarmaţi le era imposibil să iasă, fiind închişi în interiorul vagoanelor, Perkins se întreba ce era de făcut. Dar unul dintre muncitori, cu o lanternă în mînă, îi strigă : „S-a rupt o tijă de suspensie".

Din fericire, trenul se oprise la mai puţin de un kilometru de atelierele regionale ale depoului Mont-Joli al căilor ferate canadiene. În scurtă vreme, un inginer al companiei se afla deja sub un vagon, examinînd defecţiunea. „Este un adevărat miracol că n-aţi deraiat", le-a spus, ridicîndu-se. „Dacă tija aceasta ar fi coborît cu cîţiva centimentri mai jos, aşa s-ar fi întîmplat cu siguranţă". Ar fi fost o adevărată catastrofă, căci trenul alerga cu o sută de kilometri pe oră.

Inginerul îl asigură pe Perkins că reparația putea fi făcută în mai puțin de o oră, și fără a necesita descărcarea „produselor perisabile". Pentru motive de securitate, compania căilor ferate, în toate documentele referitoare la încărcătura convoiului *Revenge*, utiliza un cod după care vagoanele plumbuite nu conțineau nimic altceva decît produse alimentare.

O oră mai tîrziu, reparația se terminase și trenul porni mai departe spre Montréal unde au fost oprite vagoanele ce conțineau titlurile, în timp ce aurul își continuă drumul spre Ottawa, aflat la 180 kilometri distanță. Perkins rămase cu titlurile.

Pentru a transporta întreaga încărcătură, au fost necesare cinci trenuri speciale și cel puțin trei sute de supraveghetori de la compania căilor ferate. Dată fiind valoarea lor astronomică, era cu totul imposibil să se asigure aurul și titlurile, astfel încît securitatea lor depindea strict de gradul de protecție. Cînd un funcționar de la compania Canadian National Express l-a întrebat pe unul din reprezentanții Tezaurului britanic la cît se ridica suma exactă, acesta i-a răspuns : „Nimeni nu știe ; este imposibil să se dea o cifră precisă". În cele din urmă, valoarea înscrisă a fost : „peste un milion de dolari", cea mai mare valoare înregistrată în istoria căilor ferate canadiene.

În momentul în care vagoanele cu titluri au fost desprinse din garnitură, înainte ca aurul să-și continue ruta spre Ottawa, gara Bonaventure din Montréal a fost închisă, și toate celelalte plecări sau sosiri de trenuri au fost anulate. Orarul convoaielor ce veneau din portul Halifax a fost stabilit cu minuțiozitate și a fost respectat cu mare precizie. De îndată ce sosea unul, era descărcat

și ceda locul următorului, astfel încît descărcarea titlurilor a putut să se efectueze fără a trezi nici cea mai mică bănuială. Lucrul cel mai uimitor este că, deși la transportul aurului au fost folosite aproximativ șaptezeci de trenuri, secretul desăvîrșit a fost păstrat.

Aceeași precizie a fost respectată și în parcurgerea ultimului tronson al traseului, spre Ottawa. Eficacitatea căilor ferate canadiene merită toate omagiile.

La Ottawa însă, nici un polițist din oraș nu a fost folosit pentru transferul aurului în depozitele blindate, considerîndu-se că discreția nu era calitatea lor principală. Transferul a fost asigurat numai de către oamenii de pază de la Canadian National Express, care au păstrat secretul absolut ; lucru cu atît mai remarcabil, cu cît nici nu depuseseră jurămînt. Li s-a spus doar atît : „Aici este vorba de o problemă foarte serioasă și trebuie să contăm pe discreția voastră totală". Acest *gentleman's agreement* nu a fost dezmințit niciodată. Ziariștii din Ottawa, care ciuleau pretutindeni urechile, au știut *cu siguranță* ce se petrecea, dar cooperarea lor a fost totală, și ziarele nu au publicat nici un articol cu privire la livrările făcute la ore ciudate în prestigiosul imobil de granit, pe cinci nivele, situat pe Wellington Street.

Sălile sale subterane au devenit capitala aurului Marii Britanii și al Europei ocupate. Exceptînd Fort Knox, ele cuprindeau mai mult aur decît s-a aflat vreodată în lume sub același acoperiș.

Ulterior, o mare parte din acest metal a fost expediată în America, pentru plata armamentului în regimul de *cash-and-carry*. Totuși, măsura de a depune aurul mai întîi la Ottawa a fost deosebit de judicioasă ; dacă ar fi fost expediat direct

în Statele Unite, guvernele ce se aflau sub control nazist ar fi putut cere înapoierea sau înghețarea sa, angajîndu-se probabil interminabile proceduri judiciare.

Gara se afla la cîteva minute de poarta de intrare din spatele băncii, de care era separată prin șase străzi. Lîngă fiecare conducător de camion stătea un gardian înarmat, camuflat într-o salopetă, cu degetul pe trăgaciul unei arme ascunse, pentru eventualitatea unui atac. Un alt gardian era așezat în spate. Camioanele nu circulau decît noaptea.

Trei zile în șir s-a lucrat numai pentru a se rezolva convoiul *Revenge* și pentru a îngrămădi aurul în camera blindată a băncii, care măsura 18 metri pe 30 ; aceasta nu fusese concepută pentru a adăposti o cantitate atît de enormă, dar era apărată împotriva furtului prin dispozitive de alarmă.

Sala aceasta era plină de metal chiar înainte de a sosi acela transportat de cuirasat, de crucișător și de cele trei pacheboturi. Au trebuit să fie îngrămădite zeci de mii de lingouri strălucitoare în cuști speciale, prevăzute cu gratii, care atingeau aproape tavanul, înalt de 6 metri. În afară de lingouri, se mai aflau 50 000 de saci cu monezi, un adevărat vis al regelui Midas. Din Franța veniseră monezi emise pentru plata reparațiilor de război din 1870, napoleoni, numeroase piese împodobite cu profilul lui Ludovic al XIV-lea, Ludovic al XV-lea sau Ludovic al XVI-lea și al unor monarhi mai vechi. Din Marea Britanie, milioane de monezi de aur datînd din vremea reginei Victoria, a lui George al V-lea : guinee de la George al III-lea și monezi și mai rare din epoca elisabetană.

Pe măsură ce cantitatea de aur creștea, era necesar să fie angajat personal suplimentar pen-

tru a-l mînui. Muncitorii aceia voinici, goi pînă la brîu, îl cărau timp de douăsprezece ore pe zi, apoi erau înlocuiți de o altă echipă, pentru celelalte douăsprezece ore ale zilei. În spațiul închis al subsolului era o temperatură de cuptor, oamenii își legau fruntea cu batiste, pentru ca să nu le curgă sudoarea în ochi. Personalul băncii lucra pînă la șaisprezece ori pe zi, iar doi înalți funcționari au venit la birou de la orele șase dimineața pînă la miezul nopții, timp de șase zile pe săptămînă, uneori și duminica. Salariații, lipsiți de aer, leșinau uneori din pricina epuizării.

La un moment dat fusese adus atît de mult aur, încît nu mai era loc nici măcar pentru a scoate lingourile din lăzi. Au început să fie îngrămădite pe coridoare. Membrii poliției călare a Canadei, așezați pe aur, au trebuit să mențină o pază constantă, pînă cînd s-a putut face loc în camera blindată.

Lingourile erau scoase din rumeguș și cîntărite cu cea mai mare precizie. A fost nevoie să se împrumute balanțe de la toate sucursalele băncii, precum și specialiști în arta de a cîntări metalele prețioase. Cu toate că rapiditatea era un element primordial, nu se punea problema de a se face această operație cu superficialitate. Acumularea de mici erori ar fi dus la sume importante.

În cele din urmă, această muncă gigantică s-a terminat și banca și-a reluat o activitate aproximativ normală. Ea fusese îndeplinită cu un remarcabil devotament pentru cauza aliată, și nici una din sutele de persoane implicate în această muncă nu a dezvăluit vreodată secretul.

Amiralitatea din Londra a fost anunțată printr-un mesaj codificat care a fost transmis Băncii Angliei că ultima ladă se afla deja la loc sigur. Atunci Cameron Cobbold și Basil Catterns au scos un oftat de ușurare și au trimis imediat pe

unul din curierii băncii să le cumpere o sticlă de şampanie — produs ce devenise rar. După care, într-o sală de şedinţe a consiliului, au ridicat paharele într-un toast mut.

Patruzeci de ani mai tîrziu, lordul Cobbold, stînd în salonul locuinţei sale de pe malul unui lac, îşi amintea stupefacţia pe care le-a produs-o şampania.

„De îndată ce cădea seara, Londra era cufundată într-un camuflaj strict, întreaga naţiune era raţionalizată cu severitate şi germanii se pregăteau să treacă Marea Mînecii pentru a ne invada. Tocmai de aceea nimeni nu înţelegea ce puteam sărbători şi, bineînţeles, nici noi nu puteam spune ce sărbătoream. Spre marea noastră uimire, această operaţie, condusă în principal de Tezaur şi de Banca Angliei, se desfăşurase fără nici o încurcătură şi rămăsese secretă. Nu se strecurase nici o ştire ; sforţîndu-ne să nu schimbăm între noi decît scurte note mîzgălite pe bucăţele de hîrtie şi să nu contăm decît pe comunicări verbale, am reuşit să asigurăm securitatea aurului şi a titlurilor".

În cursul următoarelor trei luni aveau să mai sosească în Canada aur şi titluri, fie pe nave militare, fie pe vase comerciale. În comparaţie cu ce se transportase în marele convoi, valoarea lor era însă slabă. *Emerald* mai evacuă 10 000 000 de lire şi *Revenge* — 14 500 000 ; acestea au fost singurele cantităţi mai importante.

Lucru aproape incredibil, din zecile de nave care au participat, una singură a fost scufundată şi o alta avariată. Dar nu s-a pierdut nici un singur lingou.

Sir Otto Niemeyer presupune că dacă aurul ar fi fost evacuat abia peste cîteva luni, s-ar fi pierdut o mare cantitate. Într-adevăr, după vara anu-

lui 1940, tonajul scufundat de submarinele germane a crescut considerabil.

La 18 iunie 1940 cargoul *Niagara*, care transporta 2 500 000 de lire aur, se scufundă în fața portului Auckland din Noua Zeelandă, după ce se lovise de o mină. El s-a scufundat la o adîncime de 130 de metri, într-un loc în care curenții erau violenți și erau împrăștiate numeroase mine. Recuperarea încărcăturii a fost una din cele mai remarcabile operații de salvare din perioada războiului.

În iulie 1940 HMS *Esperance Bay*, care se îndrepta spre Canada, avînd la bord 10 000 000 de lire aur, a fost atacat de o formație de avioane Heinkel 111 K și Junker 86. Avioanele au atacat mai mult de o oră fără întrerupere, lansînd între 40 și 50 de bombe, fără a mai socoti tirurile intensive de mitralieră. Nava a fost atinsă printr-o lovitură directă în suprastructurile din spate; bomba a pătruns la infirmerie după ce traversase cîteva punți. Un ofițer și șase marinari au fost uciși și pagubele au fost foarte importante; totuși, *Esperance Bay* a reușit să ajungă la Plymouth cu încărcătura intactă.

Dar demn de reținut cu-adevărat este faptul că, printre sutele de persoane implicate în aceste operații de ambele țărmuri ale Atlanticului — bancheri, oameni de finanțe, marinari, docheri, personal al căilor ferate, modești funcționari —, nimeni nu a rupt zidul tăcerii. A fost fără îndoială secretul cel mai bine păstrat din timpul războiului, mai bine păstrat chiar decît acela privind proiectul Manhattan, nume de cod folosit pentru lucrările asupra bombei atomice. La sfîrșit, nu s-au acordat nici onoruri, nici decorații pentru nici unul din participanți.

Experiența dobîndită în cursul primei misiuni efectuate solitar de *Emerald* a permis Băncii Ca-

nadei să pună la punct detaliile, astfel încît aurul, şi mai ales titlurile ce aveau să vină prin convoiul „Big One" să fie expediate într-un adăpost sigur fără ca vreo indiscreţie să ajungă la urechile publicului. Pentru a ne da seama de felul în care a fost executată această operaţie admirabil cronometrată, trebuie să ne întoarcem înapoi la momentul sosirii crucişătorului *Emerald* la Halifax şi la începutul activităţii desfăşurate de Sidney Perkins în operaţiunea „Peşte".

De la o zi la alta, într-o suită de evenimente spectaculoase, acesta a fost proiectat de la poziţia sa modestă de salariat de bancă la aceea de paznic al bogăţiei unei naţiuni.

9

DEPOZITUL DE VALORI AL REGATULUI UNIT

În dimineaţa zilei de 2 iulie 1940, la ora 6,30, Sidney Perkins a fost trezit dintr-un somn adînc de soneria persistentă a deşteptătorului, în apartamentul de pe Euclid Avenue din Ottawa, unde locuia împreună cu fiul său John, în vîrstă de 15 ani. În timpul micului dejun au vorbit despre trista întorsătură pe care a luat-o războiul. Marea Britanie se ridica acum singură împotriva furiei lui Hitler, şi pentru Perkins această situaţie căpăta o importanţă mai mare decît pentru cea mai mare parte din canadieni, deoarece el nutrea un interes personal în această problemă. Se născuse în satul de pescari Lympstone, din Devonshire, dar emigrase în Canada la 18 ani cu nădejdea de a duce aici o viaţă mai uşoară. Ceea ce s-a întîmplat, dar legăturile afective cu Anglia nu s-au rupt niciodată. După cum avea să-şi amintească mulţi ani mai tîrziu : „Sînt ceva mai puţin englez decît altădată, dar se spune că mulţi canadieni sînt englezi cărora nu le pasă de frig ; în ceea ce mă priveşte, bătrînul John Bull este mereu prezent". Prea bătrîn pentru a reintra în serviciul activ — în timpul primului război mondial fusese marinar —, întreba adeseori cum ar putea să ajute în mod direct cauza Aliaţilor. Nici nu bănuia că în foarte scurtă vreme avea să joace un rol esenţial în planul care reprezenta ultima

şansă menită să împiedice căderea bogăţiei Marii Britanii în mîinile naziştilor.

După ce şi-a însoţit fiul la Colegiul Glebe, s-a îndreptat cu maşina spre Biroul de control al schimburilor, situat în Sparks Street, unde fusese detaşat de Banca Canadei. Acest birou fusese creat ca organism special pe timp de război pentru a controla mişcările de fonduri ce intrau şi ieşeau din Canada. Dublul scop al acestui organism era de a preveni panica în materie de capitaluri şi de a restrînge la minimum ieşirile de devize. Perkins înainta cu greu, căci străzile erau aglomerate cu materialul militar care trebuia să plece în curînd spre Anglia, unde era aşteptat de urgenţă. Domnea în aer o tensiune aproape palpitantă şi oamenii păreau că merg mai repede decît altădată. Ştirile de dincolo de Atlantic erau mai mult decît deprimante. Franţa semnase armistiţiul şi Marea Britanie, rămasă practic fără arme de la operaţia Dunkerque, se pregătea să respingă invazia hitleristă. Perkins îşi aminteşte că: „La birou părerea generală era că guvernul britanic ar trebui să se refugieze în Canada spre a continua războiul.

Era o dimineaţă dintr-o nouă zi înăbuşitoare. Cu puţin înainte de amiază sună telefonul; Perkins primi dispoziţia de a se duce la biroul lui David Mansur, guvernator adjunct al Băncii Canadei. Acesta îl primi pe Perkins, apoi începu să se comporte într-un mod misterios şi cu totul neobişnuit. Înainte de a face semn vizitatorului să se aşeze, el se asigură personal că uşa era închisă şi interfonul întrerupt. „Se pregăteşte ceva important", îl anunţă el cu voce joasă. „Veţi lua imediat avionul pentru Halifax. Nu spuneţi nimănui unde plecaţi. Mergeţi direct de aici la aeroport; nu aveţi timp să treceţi pe acasă ca să vă schimbaţi sau ca să luaţi o valiză. Vom face

ceea ce este necesar pentru ca să aveţi la Halifax tot ce vă trebuie".

Perkins nu avea obiceiul să discute ordinele. Cu toate acestea era buimăcit şi, în mod firesc, ceru o explicaţie: „Dar ce se întîmplă la Halifax?"

Guvernatorul adjunct ezită o clipă înainte de a răspunde: „Tocmai am aflat că un convoi important este aşteptat să sosească din clipă în clipă. Dorim să vă ocupaţi de el". Şi adăugă apoi, ca o reflexie tardivă: „S-ar putea să conţină aur."

Perkins nu înţelegea totuşi necesitatea unui secret atît de mare şi a unei asemenea urgenţe. El ştia că Anglia trimitea în Canada aur pentru *cash-and-carry*; dar niciodată nu a fost necesară prezenţa sa la cheul de sosire. Era evident însă că Mansur nu era dispus să vorbească mai mult.

Perkins se interesă de plecările avioanelor. Exista un zbor pentru Halifax via Montréal şi dispunea de o jumătate de oră ca să prindă avionul. Ceru unui coleg să-i reţină un loc şi se precipită în maşină.

Era foarte sigur că era vorba despre o problemă deosebit de importantă; dar era o problemă cu mult mai imoprtantă decît îşi putea imagina. O indicaţie de ultimă clipă primită de la Mansur îl tulbură peste măsură. „Mi-a spus că, în cazul în care aş avea nevoie de ajutor, aş putea telefona la poliţia căilor ferate, la personalul de la Canadian Express Company, la poliţia călare canadiană sau la toţi funcţionarii oraşului. Dar că în toate aceste cazuri trebuie să păstrez secretul absolut." Dealtfel, cum nu avea nici cea mai mică idee despre ceea ce urma să facă, ultimul punct era uşor de executat.

Efectuase traseul de 190 de kilometri de la Ottawa la Montréal şi era tocmai pe punctul de a-şi lega centura în avionul de Halifax, cînd a

fost obligat să coboare pentru a răspunde unui telefon urgent. Pe fir se afla Mr. Marble, secretar general al Băncii din Ottawa : „Marfa a sosit deja — i-a spus el. Staden, reprezentantul nostru la fața locului se va ocupa de ea. Rămîneți la Montréal. Sosește imediat și Mansur".

Oarecum decepționat, Perkins își luă o cameră la hotelul Windsor, așteptîndu-l pe Mansur, care sosi peste cîteva ore cu mașina. La fel de impenetrabil, acesta îi spuse numai că evenimentele luaseră o întorsătură bruscă și neașteptată.

Mansur a fost informat telefonic de la Canadian National Express că un tren special, cu o pază puternică, avea să sosească în jurul orei 17 la gara Bonaventure. Cei doi bărbați se precipitară pentru a fi prezenți la sosire.

În holul gării ei au fost întîmpinați de dl. Bellerose, director general la Canadian National Express. Perkins se gîndi că încărcătura trebuie să fie foarte importantă din moment ce necesita prezența atîtor persoane de seamă. De îndată ce trenul se opri, Perkins a fost surprins văzînd că din el coboară paznici înarmați care au asigurat imediat garda de jur-împrejur. Totul s-a făcut însă în așa fel încît să atragă cît mai puțin atenția. A mai făcut o tentativă de a dărîma zidul tăcerii în care se înconjurase Mansur ; tot ce obținu însă de la acesta a fost o ridicare din umeri.

Perkins și Mansur au fost însoțiți la unul din vagoane și prezentați unui grup de cinci oameni, care păreau extrem de obosiți. Aceștia erau : Craig, Kent, Forrest, Hamilton și Phelps. Craig le spuse cu un zîmbet dezarmant : „Aparținem Băncii Angliei. Nădăjduim că nu veți fi prea supărați pe noi că am sosit așa, pe neașteptate ; dar vă aducem o foarte importantă încărcătură de «pește»".

Ceea ce le dezvălui Craig îl surprinse puternic pe Perkins.

„«Peștele» constituie, într-adevăr, o parte foarte importantă din bunurile lichide ale Marii Britanii. Ne golim seifurile în caz de invazie. Restul mărfii urmează. Am adus acest lot pe crucișătorul *Emerald*. Mă tem că vom avea nevoie de ajutorul dumneavoastră".

Craig explică pe scurt hotărîrea îndrăzneață a lui Churchill și a cabinetului de război de a transfera aur și titluri cu valoare aproximativă de 1 800 de milioane de lire. Acestea din urmă, continuă el, fuseseră evacuate fără știrea proprietarilor lor ; în decurs de zece zile toate titlurile provenind de la băncile din întregul Regat Unit au fost adunate, ambalate și expediate la centre de colectare pentru a fi ambarcate pe nave. Craig mărturisi că totul fusese făcut într-o asemenea grabă, încît nu putea să avanseze o cifră precisă despre valoarea titlurilor îngrămădite în vagoane. „Tot ce putem spune mai înainte de a se efectua un calcul exact, este că suma totală ar fi fost suficientă ca să pierdem războiul — dacă ar fi fost pierdută sau capturată de inamic".

Funcționarul Băncii Angliei insistă asupra faptului că esențial era secretul. Și aceasta din mai multe motive, după cum încercă să explice. Orice deconspirare care ar fi ajuns la urechea germanilor ar fi pus în pericol expedițiile următoare și, dacă stațiile de radio naziste în limba engleză ar fi vorbit despre acest lucru, efectul asupra moralului englezilor ar fi fost dezastruos. În acel moment moralul populației, menținut prin discursurile înflăcărate ale lui Churchill, era minunat. Și tocmai acest moral ar fi fost teribil de subminat dacă ar fi existat cel mai mic indiciu că guvernul lua în considerare cu seriozitate po-

sibilitatea unei înfrîngeri şi obligaţia de a continua lupta de pe teritoriul canadian. „Ceea ce contează acum — adaugă Craig — este să punem la adăpost «peştele» nostru".

Mansur răspunse că s-a prevăzut ca totul să fie amplasat în imobilul Companiei de asigurări Sun Life.

Clădirea acesteia, cu douăzeci şi patru de etaje, ocupa o mare suprafaţă în Dominion Square din Montréal ; la acea epocă reprezenta cel mai mare imobil comercial din Commonwealth. Subsolul era prevăzut cu trei nivele, iar cel mai adînc dintre acestea, la 15 metri sub nivelul străzii, fusese ales pentru ceea ce avea să se numească Depozitul de valori al Regatului Unit. Sosirea inopinată a titlurilor, mult mai repede decît se aştepta, l-a găsit pe Mansur oarecum nepregătit ; în consecinţă, amplasamentul ales era departe de a fi gata pentru primirea unei mărfi atît de preţioase.

Într-adevăr, de îndată ce cabinetul de război luase hotărîrea să transfere pe celălalt ţărm al Atlanticului bogăţia naţională, s-a cerut Băncii Canadei ajutorul pentru a găsi un local adecvat în vederea adăpostirii titlurilor. Se formulau două exigenţe principale : sala blindată trebuia să măsoare cel puţin 12 metri pe 15 ; pe de altă parte, birourile adiacente trebuiau să ocupe o suprafaţă de 750 de m^2 într-un loc sigur. Numai subsolul sediului Companiei Sun Life, adînc înfipt în stînca insulei Montréal, putea să facă faţă unor cerinţe atît de stricte. Mansur se deplasase la faţa locului pentru a studia problema cu preşedintele Companiei, Mr. Arthur D. Wood, cu Mr. McAuslane, însărcinat cu problemele imobilului, şi cu arhitectul Paine. Conducerea companiei şi-a dat acordul şi lucrările au început imediat pentru a pregăti pardoseala şi camera blindată. Trebuiau stabilite amănuntele pentru planul de ventilaţie,

instalația de apă și instalația electrică ; trebuia recrutat personalul necesar. Situația în Europa se agravase însă atît de repede, încît titlurile au sosit mai înainte ca localurile să fi fost gata.

La gara Bonaventure, Mansur, Perkins și echipa Băncii Angliei au așteptat momentul potrivit. Deși gara a fost închisă și interzisă publicului, ei și-au dat seama că toate eforturile pentru păstrarea secretului ar fi fost zadarnice dacă s-ar fi făcut transportul la sediul lui Sun Life în plină zi. Un val de camioane gonind pe străzi ar fi dat loc la clevetiri. S-a hotărît deci să nu se facă nici o mișcare înainte de căderea întunericului protector.

Descărcarea a început imediat după miezul nopții. Lăzile nu erau grele, și salariații de la Canadian Express lucrau fără nici o pauză. Poliția municipală a interzis complet circulația între gară și sediul lui Sun Life, dar, fiindcă un convoi de camioane ar fi putut atrage atenția, vehiculele porneau separat. De îndată ce unul dintre ele era încărcat, pleca, pe străzile pustii, cu gardieni înarmați la bord, pînă la intrarea din spate și cobora rampa abruptă ce ducea la primul subsol. Interiorul clădirii era plin cu polițiști canadieni înarmați cu puști. Lucrătorii își treceau lăzile din mînă în mînă în lanț, iar camionul pleca la gară pentru o nouă încărcătură. Naveta aceasta a continuat pînă în zori ; în acel moment toate vagoanele erau deja golite, iar în Dominion Square nu rămăsese nici un indiciu că între timp s-ar fi petrecut ceva ieșit din comun.

În cursul zilei titlurile au fost transportate de la primul subsol la cel de al treilea, la domiciliul lor temporar din sala zisă a stîlpilor. În momentul în care ultima ladă a fost depozitată, David Mansur, în numele Băncii Canadei, predă oficial titlurile în paza lui Alexander Craig, în

calitate de director al Depozitului de valori al Regatului Unit. Atunci cînd Craig i-a dat lui Mansur chitanța semnată, în preajma acestuia se afla un agent al poliției care asculta cu aer solemn declarația guvernatorului adjunct al Băncii Canadei, care spunea că de aici înainte titlurile se aflau sub autoritatea strictă a lui Craig și că, începînd din acel moment, poliția nu va primi instrucțiuni decît de la acesta din urmă. Craig examină cu teamă lesne de înțeles această sală a stîlpilor, folosită în mod normal ca depozit de vechituri și a cărei ușă de lemn nu avea nici măcar o broască convenabilă.

Un ofițer de poliție îl asigură că n-avea de ce să se teamă. „Vom avea foarte multă grijă, domnule", îi spuse el, pipăindu-și tocul revolverului și arătînd cu capul spre cinci colegi de-ai săi cu o înfățișare tot atît de impozantă. Craig însă s-ar fi simțit mult mai bine dacă ușa ar fi avut o închizătoare oarecare ; de aceea, trimise pe cineva să cumpere un zăvor și un lacăt de la cea mai apropiată fierărie. Bineînțeles că dacă poliția canadiană n-ar fi putut descuraja eventualii spărgători, nu această închizătoare fragilă i-ar fi împiedicat să intre. Era mai curînd o măsură psihologică.

Așadar, imobilul Sun Life era singurul care oferea suprafața cerută, dar nu poseda cameră blindată. Aceasta se afla încă în stadiul de proiect și lucrările de construcție a unui local care să fie garantat împotriva oricărei încercări de furt au căpătat o prioritate absolută.

Se făcuse ora patru dimineața cînd Craig și colegii săi au socotit că pot să părăsească locurile și să lase titlurile în mîinile bine înarmate ale polițiștilor. Le era cald și erau sleiți de puteri. În subsolul clădirii, fără ferestre și fără ventilație adecvată, condițiile de lucru erau departe de a

fi ideale. Craig și Mansur au ieșit ultimii din sală. Dar cînd au vrut să urce, și-au dat seama cu consternare că fuseseră închiși în subsol. După ce au bătut zdravăn cu pumnii în ușă, au reușit să atragă atenția asupra soartei lor. „Am fost, în sfîrșit, eliberați și conduși la ascensor, povestește Craig. Dar cînd am ieșit din ascensor, un polițist voinic și-a îndreptat pușca spre mine. Pînă cînd m-au identificat, ceilalți au stat gata să tragă asupra mea".

Peste cîteva ore orașul Montréal își relua viața trepidantă; străzile erau înțesate de mașini și trotuarele de pietoni ce alergau spre locurile lor de muncă, precum furnicile. În imobilul Companiei Sun Life cei 5 000 de salariați soseau pentru ziua de lucru care începea. Intrînd prin poarta principală și îndreptîndu-se spre birourile lor, nu au observat nimic anormal. Nu știau că în subsolul clădirii trăiau ca prizonierii un număr de polițiști, mîncînd și dormind într-un dormitor instalat în preajma lăzilor cu titluri.

A doua zi s-a instalat o linie telefonică și un sistem primitiv de alarmă. Totodată s-au „împrumutat" cîteva birouri și dulapuri-clasoare vechi, ca și un număr de mașini de scris. Toate ușile de acces spre subsol au fost zăvorîte și doar un singur ascensor putea coborî mai jos de parter. Numai un mic număr de persoane posedînd un permis special au fost autorizate să străpungă barajul polițiștilor. Intrase în funcțiune Depozitul de valori al Regatului Unit.

Cu cîtva timp înainte de sosirea lui *Emerald*, Mansur începuse să recruteze personal pentru depozit, aproximativ 130 de persoane, cea mai mare parte cu experiență în lucrări de bancă sau la agenții de schimb. Se afla însă într-o situație delicată, deoarece nu putea să le spună în ce va consta activitatea lor. „Mă întrebau de ce erau

plătiți să nu facă nimic, și nu aveam dreptul să le explic".

Totul se desfășura atît de bine, încît lui Craig i se părea că este prea frumos pentru a fi adevărat. Și nu se înșela. Orașul Montréal este cunoscut prin furtunile sale subite și devastatoare și, într-adevăr, puțin după sosire, bunurile Marii Britanii au fost pe punctul de a suferi o „lichidare" dezastruoasă. Norii s-au rupt chiar deasupra orașului și s-a pornit să cadă o ploaie atît de puternică, încît apa a început să se infiltreze prin pereții sălii stîlpilor și să o inunde. Din fericire, lăzile cu titluri fuseseră amplasate pe scînduri ce stăteau pe traverse la 50 de cm de sol. Au trecut mai multe ore pînă s-a observat inundația ; apa se afla deja aproape la nivelul lăzilor În disperarea generală, s-au pus în funcțiune toate pompele portative ce se aflau la îndemînă, exact la timp pentru a împiedica astfel transformarea titlurilor într-un oribil terci de hîrtie. Faptul că totul a fost atît de aproape de catastrofă făcea ca lucrările pentru noua cameră blindată să devină mai presante ; cu atît mai mult cu cît în portul Halifax era așteptat acum, din moment în moment, convoiul *Revenge*, cu o încărcătură de titluri și mai importantă.

Pentru a construi această sală blindată era necesar să se procure de urgență oțel și încă în mare cantitate. Dar unde să găsești oțel în acele zile de război ? Totul era rezervat pentru fabricarea materialului de luptă. S-a căutat în depozitele de fiare vechi, însă acestea erau goale. Cineva a avut o inspirație bruscă : soluția avea să fie dată de o cale ferată dezafectată. Astfel a fost trimisă o echipă de munitori voinici pentru a debulona 870 de șine, care au fost transformate în stîlpi metalici pentru consolidarea zidurilor și a pla-

fonului sălii ce avea înălțimea de 3,50 metri. Aceștia au fost înecați în ciment, ceea ce a antrenat fabricarea unei cantități de circa 400 de tone de beton. Zidarii au îngrămădit în malaxoare nisip, ciment și prundiș, peste care au turnat mii de litri de apă. Amestecul a fost injectat în ziduri și plafon prin jeturi la înaltă presiune. Timp de douăzeci și cinci de zile lucrările au continuat zi și noapte pînă cînd șinele au fost complet învelite într-un zid masiv de beton. Și, în tot acest timp, personalul de la Sun Life se îndeletnicea cu ocupațiile obișnuite, fără a manifesta nici cea mai mică bănuială cu privire la această activitate debordantă. I se spusese că trebuiau consolidate fundațiile.

Să revenim acum la convoiul lui *Revenge*. Titlurile escortate de Perkins sosiseră la Montréal în noaptea de 14 iulie. Lucrările pentru camera blindată nu se terminaseră încă și poliția călare asigura o pază neîncetată a stivelor de lăzi. În condiții dintre cele mai penibile, o echipă de electroniști lucra pentru o instalație de detectare ultrasensibilă a sunetelor, care avea să fie montată în zidurile de 90 cm grosime. Sala a fost împînzită cu microfoane care permiteau supraveghetorilor din exterior să înregistreze cel mai ușor zgomot de fierăstrău sau de rașpel ; era detectată pînă și simpla deschidere a unui sertar.

Afară temperatura ajunsese de 30° ; procentul de umiditate, în mod normal de 45, crescuse la 90. În camera blindată condițiile erau însă mult mai grele : lucrătorii manuali erau leoarcă de transpirație, iar personalul din birouri își scosese vestoanele și cravatele.

Lucrările au fost terminate într-un timp remarcabil de scurt, în afară de confecționarea unei uși. Aceasta trebuia să fie prevăzută cu un sistem complicat de combinații, astfel încît să fie

imposibil de deschis de către o singură persoană. Un mecanism atît de complex nu putea fi fabricat într-un timp așa de scurt. Soluția a fost dată de Banca Canadei, care s-a dovedit permanent gata să sară în ajutor. Ea transferă o ușă masivă de la una din sucursalele sale. Craig considera totuși că nu este suficient. El a dat dispoziție ca în fața sălii să se construiască un zid de cărămidă, în care s-a inserat o ușă metalică groasă ; în spatele acestei uși a fost plasat un grilaj de fier puternic ; între ușă și grilaj stătea de pază un polițist înarmat. Abia atunci Craig a început să aibă sentimentul că bogăția Marii Britanii se afla în securitate. Putea să înceapă mutarea titlurilor din amplasamentul lor provizoriu în această cameră blindată.

Sub strălucirea albă a proiectoarelor, care degajau o căldură de cuptor în acest spațiu închis, echipele de muncitori deplasau lăzile în cărucioare dintr-o parte în cealaltă a subsolului. Oamenii aceștia nu aveau nici o idee despre valoarea lăzilor transportate : milioane și milioane de lire.

Rămînea de îndeplinit sarcina uriașă de a verifica și a clasa titlurile. Cu toate că Craig venise cu niște liste extraordinare și că, în principiu, cunoștea exact conturile, trebuia totuși să fie înscrisă fiecare valoare și verificată dacă corespunde celor indicate pe o listă în dublu exemplar rămasă la Londra. Această activitate era cu atît mai grea cu cît același titlu era descris în mod diferit de mai multe persoane.

„Dacă titlurile erau atît de îngrijit inventariate, de ce ar fi fost pierderea lor o catastrofă ?", întrebă un membru al personalului. Craig răspunse fără echivoc :

„Dacă *Emerald*, sau oricare alta dintre nave, s-ar fi scufundat, nu știu ce am fi făcut. Natural, numărul titlurilor, proprietarii lor și alte infor-

maţii erau notate. Dar a reface dubluri de certificate ar fi fost o muncă colosală, care ar fi comportat munţi de hîrţoage, ar fi ridicat probleme juridice etc. Înregistrarea ar fi cerut anumite drepturi... Fără îndoială, ar fi fost nevoie de trei ani pentru a descîlci lucrurile".

Şi în acest timp, evident, războiul ar fi fost pierdut.

Craig a văzut titlurile închise în adăpostul lor inexpugnabil, cu sentimentul misiunii îndeplinite ; dar ele nu fuseseră aduse de pe celălalt ţărm al Atlanticului pentru a nu folosi la nimic ; ele trebuiau utilizate pentru obţinerea dolarilor atît de necesari efortului de război. În imediata apropiere a camerei blindate au fost instalate birourile depozitului. Abia atunci David Mansur a introdus cele 130 de persoane — bancheri pensionaţi, tehnicieni din birourile de schimb, secretari ai unor societăţi de investiţii — care pînă atunci se ciocneau unul de altul întrebîndu-se în ce scop fuseseră angajaţi. În sfîrşit, după ce au depus jurămîntul păstrării secretului, au fost puşi la curent şi a început să funcţioneze cea mai discretă afacere de negoţ cu valori din lume. Cu timpul, ea a căpătat o importanţă la fel de mare ca Bursa din Londra sau din Wall Street.

Băncile engleze au fost autorizate să-şi aibă reprezentanţi prezenţi la deschiderea lăzilor. Au fost numiţi aproximativ 35 de delegaţi, fiecare dintre ei fiind cuplat cu un membru din personalul depozitului, împreună cu care verifica lăzile sale proprii. Fiecare tandem îşi avea listele proprii, care trebuiau să corespundă cu cele aflate în lăzile numerotate. Personalul lui Craig lucra cîte zece ore pe zi şase zile pe săptămînă. Spre sfîrşitul lui septembrie, examinarea, verificarea şi clasarea au fost terminate ; s-au folosit 120 de kilometri de banderolă pentru legat teancurile.

Evident, în cursul unei lucrări de asemenea anvergură apăreau diferențe la colaționare, de aceea pentru a repune totul în ordine, s-au trimis la Londra 6 000 de note speciale, cifrate. A fost angajat personal anume pentru descifrarea răspunsurilor. Urgența era atît de mare, încît numeroși funcționari de bancă în Marea Britanie au trebuit să stea la posturile lor săptămîni întregi, inclusiv duminicile.

În afară de personalul foarte specializat, Craig a folosit un mare număr de femei pentru a detașa cupoanele acțiunilor și ale obligațiunilor. „În viața mea — spunea Mansur — n-am văzut atîtea cupoane. Un mare număr din proprietarii lor nu le văzuseră niciodată, nici nu primiseră de multă vreme dividendele. Era un adevărat maraton".

Cu toate că era interzis să se comită vreo eroare, oricît de mică, timpul pentru dubla verificare era măsurat, căci nici una din valorile negociabile nu putea fi vîndută pînă cînd nu erau verificate atît suma, cît și proprietarul lor. Numai titlurile americane și canadiene acopereau o gamă uriașă: obligații federale, provinciale și municipale, acțiuni industriale, miniere, petroliere și alte valori — practic provenind de la toate afacerile importante cotate în bursă. În plus, un mare număr de valori europene care, datorită ocupației naziste în Europa, deși practic, erau puțin negociabile, trebuiau să fie totuși tratate ca și celelalte.

La începutul toamnei, operația era aproape încheiată, și Alexander Craig putea să afirme cu legitimă mîndrie: „N-am pierdut nici măcar un cupon; nu lipsește nici un certificat. Dată fiind graba cu care au fost reunite și expediate titlurile, rezultatul este remarcabil".

Unul din principalii locțiitori ai lui Craig, Charles Hamilton, își amintea de ziua în care depozitul începuse în sfîrșit să funcționeze:

„La 26 octombrie 1940 am făcut primul «ordin de asignație» de la plecarea noastră din Anglia. Potrivit acestui ordin, toate efectele aflate în titluri canadiene ce aparțineau persoanelor rezidente în Marea Britanie au fost achiziționate de Tezaurul majestății sale. În următoarele trei luni s-au emis alte trei ordine, privind titlurile americane. Transferul a mii de valori în contul Tezaurului, efectuat pe un continent, și plata acestor valori, efectuată pe un alt continent, cît mai urgent posibil, cerea punerea în funcțiune a unui mecanism bine reglat".

În *Memoriile de război*, Winston Churchill menționează depozitul în treacăt ; el scrie doar atît : „În luna noiembrie 1940 vîndusem deja titluri americane în valoare de 335 000 000 de dolari, titluri rechiziționate și plătite în lire proprietarilor lor, în Marea Britanie".

Acest comentariu laconic nu scoate în valoare enorma cantitate de muncă efectuată de Craig și de personalul său. De îndată ce lucrurile au fost bine puse la punct la depozit, reprezentanții Tezaurului hotărau ce titluri să vîndă pe piața financiară americană și canadiană pentru dolarii atît de necesari finanțării războiului ; în acest timp, purtătorii titlurilor erau plătiți în lire.

Lucrul cel mai uimitor este că în marele imobil al Companiei Sun Life nici o persoană nu bănuia ce se petrece sub picioarele proprii. Sidney Perkins se amuza amintind un incident care ilustra admirabil secretul total ce se menținuse.

„Într-o dimineață, în restaurantul Companiei Sun Life, o chelneriță tînără, care tocmai sosise din Sudul Angliei, îmi spuse cu tristețe :«Dacă blestemații ăștia de nemți vor intra în Southampton, sper că nu vor pune mîna pe cele două

acțiuni de la Canadian Pacific pe care le-am lăsat acolo în bancă.» Mi-a fost greu să-mi stăpînesc un zîmbet. Ne găseam exact deasupra locului unde acțiunile ei se aflau la adăpost sigur".

N-a fost prea greu să se dea o explicație celor 5 000 de salariați ai Companiei Sun Life în legătură cu funcționarea birourilor de la subsol. Li s-a spus că era vorba să se lanseze un mare împrumut de război și nici unul dintre ei nu avea posibilitatea să verifice adevărul acestei afirmații, deoarece nici o persoană străină de depozit nu avea dreptul să pună piciorul acolo. Pentru a pătrunde în depozit, trebuia să prezinți mai întîi o carte de identitate specială, care se schimba în fiecare lună ; urma apoi un baraj format din polițiști înarmați, postați la baza ascensorului și așezați în spatele unui birou. Sub acest birou se aflau camuflate dispozitive de alarmă în legătură directă cu cartierul general al poliției călare din Canada și cu poliția municipală, precum și cu Asociația de protecție electrică a Dominionului, care instalase aparatura electronică. Într-o zi, un polițist care stătea la birou a dat, din greșeală, alarma. În următoarele trei minute polițiști înarmați se aflau la fața locului împreună cu gărzi de la societatea de pază.

Au fost luate și alte precauții pentru a împiedica pătrunderea în depozit a oricărei persoane neautorizate. Cît despre accesul la camera blindată, practic era un lucru imposibil. Numai o mînă de funcționari importanți putea pătrunde în această încăpere unde titlurile se aflau depuse în 901 dulapuri-clasoare. Ușa mare de la intrare se deschidea printr-o dublă combinație, și nimeni nu era autorizat să cunoască ambele părți.

Harold Forrest era una din rarele persoane care poseda una din jumătăți. „Pentru a deschide ușa trebuiau să se prezinte doi dintre noi ; nici unul din cei doi nu cunoștea cealaltă combinație. De-abia ne obișnuiam că cifrul se și schimba".

Personalul depozitului fusese angajat cu mult înainte de începerea operațiilor, fără să se poată spune persoanelor angajate despre ce muncă va fi vorba. Din fericire pentru David Mansur, responsabil cu angajarea specialiștilor, războiul adusese cu sine un marasm al pieței financiare și nu se ducea lipsă de „ghișetieri", acei salariați care se ocupă de intrările și ieșirile acțiunilor și obligațiilor în bănci și societăți de investiții. Pe de altă parte, băncile canadiene și-au dat concursul procurînd personal specializat.

Nimic nu evidențiază mai bine metodele puțin ortodoxe folosite la recrutarea personalului decît felul în care a fost recrutat Edward Hanna, absolvent al Universității McGill din 1927, cu diplomă în economie. Timp de mulți ani, acesta lucrase la societățile de curtaj, dobîndind vaste cunoștințe despre piața financiară. În primăvara lui 1940 se angajase voluntar în aviația canadiană. Angajamentul său fusese acceptat cu oarecare întîrziere. Hanna își informă patronul și începu să elibereze biroul pentru a pleca la noul său post.

„În timp ce-mi ambalam lucrurile personale, povestește Hanna, a sunat telefonul. Mi se cerea de la Banca Canadei să merg la birourile lor pentru o problemă urgentă. Acolo am fost plimbat de la un serviciu la altul fără nici o explicație. În cele din urmă, am fost condus într-o cameră în care se aflau doi bărbați — David Mansur și Alex Craig. Discuția noastră a fost ciudată. Nu știam de ce am fost convocat, iar ei ezitau să-mi spună".

Hanna a fost ţinut ca pe jăratic, într-o formă amabilă, dar cu insistenţă. Cînd a spus că se afla pe punctul de a se angaja în aviaţia canadiană, interlocutorii săi l-au întrebat dacă nu ar vrea să renunţe la acest proiect şi să accepte o nouă funcţie. „Evident că am vrut să ştiu despre ce era vorba. Ei au dat din cap şi au răspuns că nu-mi pot spune. La aceasta am izbucnit cu toţii în rîs."

Au ieşit din impas în momentul în care Craig l-a întrebat dacă nu bănuieşte despre ce funcţie este vorba. Hanna răspunse cu multă agerime: „A sosit marfa". Evident, Craig a rămas uluit de acest răspuns; nu vorbise cu nimeni despre misiunea sa, iar convoiul lui *Revenge* se afla încă în larg. S-au comis deci anumite indiscreţii. „Cine v-a spus acest lucru?" întrebă foarte sec Craig.

Hanna le explică că era o idee personală pur intuitivă. Urmărise îndeaproape tristele evenimente din Europa; atunci cînd se părea că Marea Britanie se afla în faţa pericolului iminent de invazie, el a dedus pur şi simplu că s-ar putea organiza în Canada ceva în genul unui Depozit de valori. Cu o abilitate care l-ar fi impresionat pe Sherlock Holmes, el şi-a dat seama de marea experienţă pe care o avea Craig în problemele de bancă şi de piaţă financiară, precum şi de faptul că accentul său era categoric englezesc. Hanna îndrăzni chiar să parieze că Craig aparţinea Băncii Angliei. Acesta răspunse doar atît: „Dumnezeule, jucaţi tare!"

„Deşi aveam de multă vreme impresia că s-ar putea organiza un asemenea depozit, nu-mi imaginasem că voi participa şi eu. Şi iată că, în cîteva minute, mi se oferea conducerea secţiei canadiene. Imediat m-am pus pe lucru".

Hanna își amintește amuzat că una din primele sale activități fusese să comande „sfoara roșie" necesară legării pachetelor de titluri.

„De ce roșie ? am pus întrebarea. Mi se răspunse că, prin tradiție, Banca Angliei își lega documentele oficiale cu sfoară roșie și că, de-a lungul anilor, acest termen devenise sinonim cu amănunte inutile și hîrțogărie. Nu am putut găsi sfoară roșie în Montréal și a trebuit să ne mulțumim cu una albă. Am consumat cantități inimaginabile — mai mult de 110 km."

Cu începere din acel moment Hanna a jucat un rol esențial în recrutarea personalului. Avea misiunea, cît se poate de dificilă, să fixeze salariile. Numirea sa a fost însă o binecuvîntare pentru un alt motiv ; el a fost primul care a dat alarma cînd subsolul a fost inundat. Într-adevăr, într-o anumită perioadă, el lucrase pentru o societate care administra domeniul unde se afla cariera din care s-au extras blocurile de granit destinate construcției clădirii Sun Life ; din experiență, știa că această clădire se afla în pericol real în caz de inundație.

„Cînd a izbucnit furtuna cea mare, am hotărît să văd cum se comporta sala în care se aflau titlurile. Spre marea mea emoție, ea era inundată. Atîta apă cursese într-un răstimp atît de scurt de-a lungul zidurilor exterioare, încît pătrunsese între trotuar și imobil într-o cantitate atît de mare, încît se infiltrase în zidurile subsolului. Situația a fost salvată prin sosirea rapidă a pompelor de ajutor".

Cînd au început lucrările de verificare a titlurilor, Hanna a fost însărcinat cu supervizarea lor. Fiecare dintre lăzi a trebuit să treacă prin

mîinile lui într-un moment sau în altul. Cu toate că jucase un rol esențial în apărarea intereselor Marii Britanii, el vorbește despre aceasta cu multă modestie.

„Din cîte mi-aduc aminte, n-am avut dificultăți cu personalul. Ceea ce ne susținea, era sentimentul că participăm la efortul de război. Munca era grea și, făcută la subsol pe o căldură sufocantă, nu era deloc amuzant. Cînd ne aflam în momentele cele mai grele ale operațiilor, am fost încurajați de exemplul uimitor ce ni-l dădeau colegii noștri din Londra în cursul bombardamentelor. În comparație cu ei, ceea ce făceam noi însemna foarte puțin, căci nu riscam acea moarte coborîtă din cer".

Atunci cînd depozitul a început să funcționeze din plin, s-a deschis pe Wall Street un birou pentru ca să se predea la Bursa din New York ordinele de vînzare a titlurilor.

Pe măsură ce lunile treceau, mulți locuitori din Montréal ironizau versiunea oficială, potrivit căreia imobilul Companiei Sun Life ar fi adăpostit în adîncurile lui un organism destinat organizării împrumutului de război. Pentru ei această versiune însemna un șiretlic spre a ascunde adevărul. Făcîndu-și cu ochiul și dîndu-și coate, ei murmurau : „Aici sînt ascunse bijuteriile coroanei britanice !"

Tamhas Muirhead, care lucra într-un mare magazin din Montréal, înainte de a fi atașat echipei lui Craig, povestește despre un incident amuzant, provocat de zvonurile ce se răspîndiseră în oraș :

„Într-o dimineață a sosit la depozit un bărbat însoțit de trei femei tinere cu care voia să pătrundă în subsol. Oprit de un polițist cu un aer foarte sever și rugat să prezinte autorizația,

acesta răspunse cu indignare : „Sînt un salariat de la Sun Life şi vreau să arăt acestor doamne bijuteriile coroanei." Foarte mirat, poliţistul îşi stăpîni un zîmbet şi-i spuse cu multă seriozitate că deocamdată camera blindată şi conţinutul său nu erau deschise pentru vizitatori".

Oricît de uimitor ar părea, mitul despre bijuterii a persistat încă multă vreme după ce se ridicase obligaţia de păstrare a secretului. Fără îndoială că el a exercitat o fascinaţie mai mare decît adevărul. Dacă aceşti patru vizitatori ar fi fost admişi în Sfînta Sfintelor, ar fi fost foarte decepţionaţi. Ar fi văzut un număr de funcţionari lucrînd la lumină artificială şi cohorte de femei tinere părînd că îndeplinesc sarcini de birou foarte obişnuite. Cine ştie ? Poate tocmai caracterul rutinier al acestei activităţi a fost cea mai bună garanţie de securitate pentru depozit. Era mai plauzibil să admiţi că poliţia călare în uniformă roşie păzeşte bijuterii inestimabile decît că exercită o pază constantă pe teancuri de documente legate cu sfoară.

Banca Angliei a refuzat permanent să vorbească despre această operaţie şi lipsa sa de cooperare s-a extins şi asupra ziarului de întreprindere al companiei de asigurări Sun Life, cînd, după război, acesta a publicat un articol referitor la ce se petrecuse în subsolul atît de puternic păzit.

„Nu se poate spune mare lucru despre modul de funcţionare internă a Depozitului de valori ale Regatului Unit. Banca Angliei este remarcabil de tăcută referitor la tot ce o priveşte. La întrebările pe care le-am pus, ea ne-a răspuns politicos, dar evaziv".

Rezultatul a fost că multă vreme numeroşi canadieni au refuzat să admită ideea că sala

secretă nu conţinea decît titluri. Ei preferau să creadă că era o peşteră cu comori, şi chiar după război au continuat să apară în ziare articole pretinzînd că ea serveşte drept adăpost pentru bijuteriile coroanei Angliei. Ziarul *Action Catholique* din Quebec îşi exprima certitudinea în această privinţă :

„...diamante, pietre preţioase cu o valoare fabuloasă, piese istorice inestimabile, ca marele safir din coroana lui Carol al II-lea, safirul din inelul lui Eduard Confesorul, cerceii de perle ai reginei Elisabeta I, Cullinan-ul sau Steaua Africii, diamant uriaş oferit lui Eduard al VIII-lea de Africa de Sud şi asigurat la o valoare de 7 500 000 de dolari, rubinul pe care-l purta la coif Prinţul Negru în bătălia de la Azincourt, Koh-i-Noor-ul, acest diamant fabulos al cărui nume înseamnă „Munte de lumină", care fusese găsit în India, luat de către persani, cumpărat de la ei de East India Company şi oferit reginei Victoria în 1850. Şi apoi o grămadă de coroane, diademe, săbii de paradă, brăţări, coliere şi alte relicve istorice. Se aflau de asemenea bijuteriile monarhilor străini refugiaţi în Anglia în zilele întunecate din 1940, precum şi mii de milioane de dolari în valori engleze".

O legendă atît de frumoasă are o viaţă îndelungată ; şi astăzi unii cred cu toată fermitatea că este adevărată. Şi de ce nu ? Adevărata istorie a bijuteriilor coroanei engleze rămîne să fie scrisă. În ianuarie 1970 Sir Owen Morshead, bibliotecarul castelului Windsor, a declarat :

„Bijuteriile coroanei au fost transferate de la Turnul Londrei la castelul Windsor. Aici, pietrele cele mai preţioase au fost scoase de pe

coroane. Ele au fost depuse într-un loc sigur din castel, într-un recipient portativ — o oală — astfel încît să poată fi transportate în caz de urgență. Din fericire, nu s-a ivit o asemenea necesitate".

În momentul de față, la aproximativ patruzeci de ani de la începutul conflagrației, palatul Buckingham refuză politicos să facă orice comentariu asupra acestui subiect.

10

MAREA BRITANIE SE PREGĂTEȘTE CONTRA INVAZIEI

În timp ce șirurile de șalande automotoare coborau fluviile și canalele Europei, îndreptîndu-se spre porturile Mînecii, și în timp ce germanii instalau artileria grea care ar fi bombardat acea cale maritimă strîmtă, Marea Britanie se pregătea să-i respingă pe invadatori, cu o hotărîre rar întîlnită într-o țară amenințată. De la o zi la alta, țara se scufundă în anonimat, căci bornele de pe drumuri au fost smulse, stîlpii indicatori au fost ridicați, numele de localități din gări, de pe străzi, din birourile de poștă ale satelor au fost șterse. Cu trecerea timpului, este dificil să credem că germanii, oameni foarte minuțioși, dacă ar fi debarcat, n-ar fi adus cu ei hărți detaliate și planuri ale orașelor. Aceasta dădea însă populației impresia că supraviețuirea depindea de fiecare.

Cu toate că la mijlocul lui iunie sosiseră din America cantități considerabile de arme și material, Anglia rămînea insuficient echipată pentru a face față unui asalt serios. Totuși moralul era uimitor de ridicat. Poporul era gata să suporte orice încercare. Cu un civism deosebit, englezii duceau cu ei masca de gaz cînd plecau la lucru, și acceptau o raționalizare la limita foametei. Consumau mîncăruri prea puțin apetisante, gîndite de experți în dietetică ; acestea erau împo-

dobite cu nume încurajatoare ca, de pildă, „budincă patriotică".

Rarii fericiți autorizați să-și folosească automobilele le vopseau aripile în alb și conduceau pe întuneric cu farurile camuflate, astfel încît fasciculul de lumină pe care-l aruncau nu era mai mare decît de la o lampă de buzunar. Marea majoritate a oamenilor se deplasau pe jos, iar noaptea purtau pe îmbrăcăminte plăci luminoase, evitînd astfel să fie răsturnați în întuneric. Telefonul deveni un lucru de domeniul trecutului, ce nu mai era folosit decît în caz de absolută urgență. Mărfurile de lux dispăruseră practic din magazine. Populația acceptă această ambianță de asediu și dădea ascultare cu plăcere numeroaselor imbolduri care apăreau pe afișele expuse pe fiecare centimetru disponibil din panourile de afișaj: ea „muncea pentru victorie" și-și ținea cu grijă gura, deoarece „un cuvînt imprudent poate costa vieți omenești".

Englezii au fost întotdeauna mîndri de aptitudinea lor de a se descurca cu mijloacele ce le au la îndemînă. În mod ciudat, aceasta le creștea încrederea, ca și cum ar fi fost vorba de o armă secretă care l-ar fi amenințat pe dușman. Această stare de spirit exista la cei care dădeau ordinele, ca și la cei care le executau. Rezultatul era adeseori plin de umor inconștient și cîteodată complet idiot. Fiecare purta cu grijă un buletin de identitate, dar nimeni nu se întreba la ce ar putea servi, deoarece nu comporta fotografie. Fiecare persoană de sex masculin de la șaptesprezece la șaizeci și cinci de ani era îndemnată să adere la Voluntarii apărării locale (rebotezată mai tîrziu Home Guard), uitînd de ranguri și privilegii. Astfel, unii generali în retragere s-au angajat ca simpli soldați, insistînd însă să-și

păstreze vechea uniformă. Acești militari cu jumătate de normă erau numiți în glumă „para-vînători", căci una din sarcinile lor era să lichideze orice paraşutist care ar fi încercat să aterizeze: se credea că invazia se va face în mare parte cu trupe aeropurtate.

Dată fiind penuria gravă de arme, nu s-a neglijat absolut nimic din ce ar fi putut să constituie o armă împotriva invadatorului. În urma unui apel s-au adus la posturile de poliție 20 000 de puști de vînătoare. Comitetul american pentru apărarea căminelor britanice a trimis un transport de carabine, puști și pistoale. Puști care serviseră pentru ultima dată în timpul răscoalei din India au fost scoase din panoplii și primite cu recunoștință de către Home Guard. Muzeele au pus la dispoziție foarte vechi muschete; s-au desprins de pe pereți lănci indigene, cuțite și vechi săbii folosite în abordaje. Pînă și crosa de golf și toporul familial au fost primite ca arme de apărare. Toate acestea erau, fără îndoială, de o eficacitate îndoielnică, dar valorau mai mult decît nimic. Cei care făceau parte din Home Guard erau ferm convinși că reprezentau o forță de care trebuia să se țină seama. Acest zel uimitor nu era specific doar locuitorilor insulei; numeroși americani care preferaseră să rămînă în Anglia decît să se înapoieze acasă la ei au format primul escadron american din Home Guard-ul londonez; purtau o uniformă asemănătoare aceleia a omologilor lor englezi, cu excepția unui vultur pe epoleți. Ambasadorul Kennedy protestă spunînd că „cetățenii americani ar putea fi împușcați ca franctirori în cazul în care germanii ar fi ocupat Londra".

Întrucît pericolul era din ce în ce mai presant, s-a elaborat un întreg noian de decrete, care ar fi putut tot atît de bine să fie aruncat

la coşul de hîrtii. Era interzis să se tragă asupra porumbeilor, deoarece aceştia ar fi putut duce, eventual, un mesaj. Orice individ îmbrăcat în civil care ar fi aterizat cu paraşuta trebuia împuşcat pe loc ; nu se putea trage însă asupra paraşutiştilor în uniformă decît dacă era vorba de un grup mai mare de şase bărbaţi. Numărul acesta fusese fixat astfel încît să se evite ca Home Guard-ul să tragă din greşeală asupra aviatorilor din Royal Air Force ; într-adevăr, cele mai mari bombardiere aveau un echipaj de maximum şase piloţi.

Cu trecerea anilor, toate acestea par complet ineficente ; atunci însă nu era momentul pentru hotărîri îndelung gîndite, şi, pe de altă parte, populaţia avea nevoie de directive clare în legătură cu comportamentul pe care trebuia să-l aibă dacă nemţii ar fi debarcat. Activităţile coloanei a cincea în Franţa şi în celelalte ţări ocupate făcuseră populaţia extrem de sensibilă faţă de pericolul spionilor. Orice persoană care, din greşeală, îşi îndrepta lanterna de buzunar spre cer era imediat acuzată că face semnale spre avioanele inamice ; umbla zvonul că unele persoane pregăteau terenuri de aterizare secrete. Bineînţeles, s-au produs şi erori tragice ; au fost ucişi automobilişti nevinovaţi pentru că nu se opriseră la un baraj de pe şosea.

Persoanele a căror lealitate faţă de ţară era îndoielnică, sau membrii unor asociaţii suspecte, au fost internaţi. Arestarea lor era uneori arbitrară şi nedreaptă, şi un mare număr de persoane nevinovate au avut de suferit, dar momentul era prea periculos pentru a se putea lua anumite riscuri. În legătură cu această problemă Churchill avea anumite scrupule şi i le încredinţă ministrului de interne.

„Evident că sînt întristat că trebuie să-mi iau răspunderea pentru acte atît de străine de principiile fundamentale despre libertate în Marea Britanie, de *habeas corpus* şi celelalte. Pericolul public constituie justificarea lor..."

În ansamblu a dominat totuşi bunul simţ ; viaţa trebuia să continue. Tocmai de aceea fermierii au fost îndemnaţi să are, să semene şi să culeagă recolta, iar masa publicului să rămînă pe loc în cazul unei debarcări. Englezii văzuseră în Europa haosul ce se produsese pe drumurile înţesate de refugiaţi, şi cea mai mare groază a armatei era aceea de a-şi pierde mobilitatea, deoarece strategia britanică se bizuia pe capacitatea de deplasare rapidă a trupelor de la un punct la altul. Ministrul informaţiei a editat o serie de broşuri, informînd populaţia civilă că, dacă ar fi luat-o pe şosele, ar fi fost mitraliată de avioanele ce zburau la joasă altitudine. „Înainte de a acţiona, trebuie să gîndiţi, dar trebuie să vă gîndiţi întotdeauna la ţara voastră înainte de a vă gîndi la voi", aceasta era o injoncţiune oficială. Dacă naziştii ar fi debarcat cu adevărat, fiecare cetăţean ar fi trebuit să adopte o atitudine de non-cooperare ; dacă ar fi cerut benzină sau informaţii, automobile sau chiar biciclete, trebuiau să fie refuzaţi ; în rest, nu toată rezistenţa avea să fie pasivă ; directorii întreprinderilor sau proprietarii magazinelor trebuiau să stabilească planuri pentru a rezista în cazul unui atac şi a-l respinge.

Într-o circulară confidenţială a ministrului producţiei aeronautice se spunea :

„Nu credem că ocuparea unei regiuni ar putea să dureze mult timp. În consecinţă, nu trebuie distruse inutil instalaţiile sau materialul, iar planurile trebuie întocmite toate în

vederea reluării cît mai rapide a producției. Cele două obiective principale sînt:

1. Să se refuze inamicului utilizarea a tot ce ar putea să-i fie imediat folositor.

2. Să fie împiedicat de a sustrage instalații esențiale sau de a pune mîna pe documente importante.

Dacă este posibil, desenele și documentele vitale vor trebui reproduse și depozitate într-un loc sigur."

Dacă o uzină ar fi fost atacată, muncitorii trebuiau să rămînă în adăposturile antiaeriene. „Știm că aceasta comportă un risc pentru personal, dar ministrul este convins că acest risc va fi acceptat de bunăvoie ca o contribuție la apărarea țării".

Numele de cod dat invaziei a fost Cromwell. Începînd de la 13 iunie s-a interzis să se tragă clopotele bisericilor, specificîndu-se că acestea nu trebuiau puse în mișcare decît pentru a da alarma în cazul unui atac aeropurtat. La această măsură s-au opus foarte activ clopotarii; revista lor, *Ringing World*, considera că această interdicție reprezenta „o lovitură zdrobitoare adusă clopotului, din care acesta își va reveni cu greu chiar după terminarea războiului". Cu toate acestea măsura a fost menținută.

Aceste obiecții pot să pară neserioase față de amenințarea îngrozitoare care apăsa asupra națiunii, dar ele făceau parte din viață și reflectau dorința generală ca Hitler să nu dea peste cap modul de existență mai mult decît era necesar. În ceea ce-i privește, jucătorii de golf nu au protestat prea mult împotriva faptului că numeroase terenuri au fost date în folosință agriculturii pentru a produce alimentele atît de indispensa-

bile şi nici nu s-au plîns din cauza instalaţiilor antitanc în beton armat şi a cuiburilor de mitraliere construite pe marginea terenurilor rămase. Totuşi erau hotărîţi ca jocul să nu cadă în desuetudine ; deoarece acesta făcea parte din modul de viaţă pentru care se băteau, chiar dacă era necesar să modifice sacrosanctele reguli ale golfului. Astfel, de pildă, în cadrul competiţiilor, dacă terenul era mitraliat sau bombardat, jucătorii puteau să se pună la adăpost fără a primi penalizări. O minge care ar fi fost deplasată din pricina unei acţiuni a inamicului putea fi repusă la loc.

Crichetul a suferit mai mult decît toate celelalte ; şi, cînd au început bombardamentele masive, redactorul sportiv de la *Times* se plîngea : „Datorită unor întreruperi ca acelea care se produc în prezent, căpitanul nu are cum să declare jocul încheiat la un moment mai mult sau mai puţin apropiat de cel care ar permite un sfîrşit rezonabil de meci." Este adevărat că aviaţia germană îi făcea pe jucători să piardă multe ore. Cursele de cai au fost suspendate pentru moment, dar vînătoarea de vulpi a rămas în vigoare, iar sezonul de vînătoare a fazanului a fost avansat de la 1 octombrie la 22 septembrie. Toate acestea aparţineau tradiţiei naţionale, unor deprinderi puternic înrădăcinate la englezi încă de pe vremea cînd Francis Drake juca bile pe promontoriul de la Plymouth, în timp ce Armada spaniolă se apropia.

Potrivit Dispoziţiilor de securitate bancară, directorii băncilor au fost autorizaţi ca, în caz de urgenţă, să distrugă biletele de bancă, dar trebuiau să se asigure ca acest lucru să se facă în prezenţa martorilor pentru a putea fi înlocuite ulterior. Nu aveau dreptul să acţioneze decît în caz extrem. Problema hîrtiei-monedă constituia

o grijă permanentă pentru organismele care manipulau sume mari de bani, de exemplu pentru plata salariilor ; s-au imaginat mijloace năstrușnice pentru a se debarasa de numerar în caz de urgență, cum ar fi fost folosirea băilor de acid sau a cazanelor de calorifer. În general însă, se recomanda îngroparea banilor pentru a fi recuperați după trecerea pericolului.

După ce lansase Directiva nr. 16, care dădea curs planului de invazie, Hitler a rămas foarte mirat de constanta „rea-voință" a Angliei de a face pace. După opinia lui aceasta nu avea nici o șansă să respingă trupele sale pe mare. Pe de altă parte, el ar fi dorit să dea armatelor sale, frînte de oboseală, o oarecare odihnă ; la 1 august avioanele germane au lansat manifeste verzi și galbene asupra comitatelor din sud, prin care se făcea un „ultim apel la rațiune". Manifestele acestea au fost repede strînse de doamnele din ținut, care le-au vîndut la licitație pe cîțiva bănuți, deoarece strîngeau fonduri pentru Crucea Roșie.

Führerul încerca cu orice preț să-l discrediteze pe Churchill ; insinua că Churchill era gata să abandoneze nava în naufragiu. Într-un discurs care-i galvaniză pe partizanii săi, Hitler declara :

„În ceasul acesta, simt că este o datorie de conștiință să fac o dată în plus apel la rațiunea și la bunul-simț din Anglia și din alte părți. Consider că sînt în situația de a lansa acest apel, căci nu sînt un dușman învins care cere grație, ci învingătorul care vorbește în numele rațiunii. Nu văd nici un motiv ca acest război să continue. Sînt mîhnit gîndindu-mă la sacrificiile pe care le va antrena".

Poporul englez a tras, bineînțeles, concluzia că Hitler se temea, iar Churchill era încîntat de reac-

ția publicului. Cu o țigară de foi groasă, strînsă între fălcile lui de buldog, Churchill a făcut înconjurul țării, adresîndu-se bărbaților și femeilor din uzine, soldaților și încurajîndu-i pentru o rezistență îndîrjită. La începutul lui iulie, a trimis un memorandum confidențial tuturor miniștrilor, insistînd asupra necesității ca ei să dea exemplu.

„În ajunul unei posibile încercări de invazie și a unei bătălii pentru pămîntul nostru natal, primul ministru dorește ca toate persoanele cu funcții de răspundere în forțele combatante sau în serviciile civile să fie pătrunse de datoria de a menține un spirit de vigilență și de energie plină de încredere. Dat fiind că trebuie luate toate precauțiile pe care le îngăduie mijloacele epocii noastre, nu există nici un motiv de a presupune că Germania ar putea să debarce în această țară, pe calea aerului sau a mării, un număr de trupe mai mare decît acela pe care l-ar putea distruge sau captura forțele noastre aflate actualmente sub arme".

Avertismentul a fost ascultat și, chiar dacă unele persoane care ocupau posturi importante aveau în particular anumite rezerve privind capacitatea de supraviețuire a Marii Britanii, aceleași persoane erau extrem de atente pentru a nu exprima în public aceste îndoieli.

Dar oare acele femei care pozau vesele ținînd în mîini „ultimul apel la rațiune" sau caricaturiștii care-și băteau joc de invitațiile de pace ale lui Hitler, ar fi dovedit un optimism tot atît de agresiv dacă ar fi știut că Churchill luase hotărîrea capitală de a expedia pe celălalt țărm al Atlanticului aurul și titlurile națiunii?

Pe cînd la începutul războiului timpul fusese cel mai mare dușman al Marii Britanii, pe măsură ce se scurgeau zilele el devenise cel mai bun

aliat, căci, deşi era încă prost echipată, ţara se afla acum într-adevăr pe picior de război. Nu mai era vorba de atac prin surprindere, şi Hitler ezita cu atît mai mult cu cît debarcările amfibii reprezentau o tehnică relativ nouă. Dealtfel, şefii săi de stat major erau divizaţi în ce priveşte locul şi momentul lansării atacului ; Hitler însuşi hotărî ca Germania să aibă hegemonia aerului mai înainte de a încerca o invazie. Această operaţie trebuia să se facă în etape, începînd cu distrugerea aviaţiei engleze şi a aerodromurilor sale, apoi a unor obiective strategice, şi terminînd cu lovitura de graţie, atunci cînd moralul populaţiei civile ar fi fost complet distrus din cauza bombardamentelor şi guvernul britanic ar fi implorat pacea. Dacă aceasta nu ar fi pus capăt opoziţiei, ridicol de încăpăţînată, a englezilor, atunci trebuia declanşată invazia.

Bineînţeles, englezii nu ştiau nimic despre planurile lui Hitler şi coasta era în continuare supravegheată, zi şi noapte, de oamenii de veghe care scrutau orizontul în căutarea siluetelor cenuşii care ar fi anunţat sosirea şalandelor cu trupe. Pe de altă parte, era foarte posibil ca neutra Irlandă să fie ocupată şi folosită drept trambulină. Aceasta constituia o teamă permanentă pentru Churchill. Hitler, la rîndul său, se gîndise serios la acest lucru, iar Churchill descoperise singur că de Valera n-ar fi ridicat nici degetul cel mic pentru a-i ajuta pe englezi.

Unii membri fanatici din organizaţia I.R.A. erau întru totul de acord să-l accepte pe Hitler, dacă aceasta ar fi însemnat unificarea Irlandei. Serviciile secrete germane erau la curent şi au patronat un oarecare număr de operaţii, urmărind această idee. Una dintre operaţii a fost montată folosindu-se doi conducători din I.R.A. care plecaseră în Germania, prezentîndu-se ca

voluntari în organizarea unor atentate teroriste împotriva englezilor. În vara lui 1940, un submarin german i-a condus în Irlanda, însoțiți de un oarecare număr de irlandezi recrutați în lagărele de prizonieri de război. Ei trebuiau să fie angajați în anumite operații legate de viitoarea invazie.

De cealaltă parte a Atlanticului, majoritatea americanilor asistau tulburați la cucerirea Europei. Ei au văzut cum armata germană a pus mîna pe o mare parte a continentului, în fața unei rezistențe slabe sau nule, și deruta armatei franceze despre care se spunea că este cea mai frumoasă mașină de război din lume. Nu puteau să creadă acum că o insuliță prost apărată ar putea să reziste în fața celei mai formidabile armate din cîte se văzuseră vreodată. Și, deși aveau oroare de ceea ce se petrecea și-l detestau pe Hitler și ceea ce reprezenta el, americanii erau obsedați de ideea că trebuie să evite cu orice preț să intre în joc ; puternicul curent izolaționist furniza nenumărate argumente pentru justificarea neutralității Americii.

Ei spuneau că America, deși cîștigase ultimul război, nu fusese răsplătită și nici nu i se achitaseră marile sume de bani împrumutate. Existau și alte motive pentru ca America să rămînă în afara conflictului : Marea Britanie era mai mult sau mai puțin condamnată, și nu exista nici un interes să i se furnizeze arme și echipamente care ar fi fost mult mai bine utilizate la propria apărare a Americii, atunci cînd Hitler avea să-și întoarcă privirea spre Lumea Nouă. Însuși Cordell Hull avea îndoieli ; cînd ofensiva aeriană împotriva Marii Britanii se intensifică, el îl informă pe președinte că, după anumite rapoarte, Anglia avea să implore în curînd pacea. În plus, alți americani erau pe față progermani.

Din fericire pentru Marea Britanie, personalitatea cea mai importantă a Statelor Unite considera că soarta țării sale era în întregime legată de aceea a Regatului Unit. Pe la mijlocul lui iulie, în momentele de cea mai mare panică, Roosevelt îl trimise în Anglia pe colonelul William J. Donovan, membru al Partidului republican, pentru a-i face un raport despre șansele de supraviețuire a acestei țări. Din cîte povestește atașatul militar american la Londra, Donovan s-a întîlnit cu toată lumea, „de la rege și Churchill pînă la omul de rînd". Atunci cînd s-a întors, i-a comunicat președintelui că Marea Britanie merita să fie ajutată. Raportul său a avut o puternică influență asupra viitoarelor acte ale lui Roosevelt.

Acesta din urmă, precum și cei din anturajul său erau hotărîți să facă în așa fel, încît Marea Britanie să nu sucombe din lipsă de arme și material, esențiale pentru continuarea războiului. Regimul de *cash-and-carry* avea să o aprovizioneze ; rămînea însă un obstacol ce părea de netrecut : în curînd Anglia va fi în criză de dolari.

În timp de pace Anglia își avea asigurată existența prin exporturi ; acum însă, uzinele își schimbaseră profilul producînd tunuri, tancuri, avioane și alte arme de război, iar șantierele navale nu mai construiau decît nave de luptă. Singurele mijloace de a-și mări resursele în dolari erau de a stimula producția de aur în cadrul imperiului, mai ales în Africa de Sud, și de a vinde produse de lux, ca, de pildă, whisky, stofe de lînă și textile de calitate superioară, ceramică și porțelanuri fine. Dar, în raport cu nevoile, cantitatea de dolari adusă de aceste mărfuri era slabă.

Churchill era primul care recunoștea că, atunci cînd s-au făcut comenzi în Statele Unite, problema

plăţii nu a fost prima lui grijă. După cum scria mai tîrziu, în momentul formării guvernului, politica acestuia era

„...de a comanda tot ce putem şi de a lăsa viitoarele probleme financiare în grija zeilor nemuritori. Luptînd pentru viaţa noastră, şi în momentul de faţă singuri, sub necurmate bombardamente, cu ameninţarea permanentă a invaziei, ar fi fost un calcul greşit şi o prudenţă prost înţeleasă să ne neliniştim prea mult de ceea ce se va întîmpla cînd dolarii se vor epuiza".

Pe măsură ce se desfăşura bătălia Angliei, se întrezărea o schimbare în opinia publică americană. Cînd Goering a fixat ca obiective marile oraşe, în locul terenurilor de aviaţie şi al instalaţiilor militare, americanii au fost impresionaţi de curajul dovedit de populaţia civilă care trăia sub ploaia de bombe. Corespondenţii ziarelor din Statele Unite care se aflau la faţa locului şi care împărţeau cu poporul englez încercările prin care trecea acesta, făceau reportaje însufleţite, destinate compatrioţilor lor.

La 20 august lumea a fost emoţionată de omagiul adus de Churchill tinerilor piloţi de vînătoare din Fighter Command: „Niciodată de-a lungul istoriei — scria el — un număr de oameni atît de mare nu a datorat aşa de mult unui număr atît de mic". Majoritatea americanilor fusese impresionată, fără îndoială, de curajul îndîrjit concentrat în fraza: „Marea Britanie poate să învingă", dar mai rămînea cale lungă pînă ce aveau să fie convinşi că bătălia care se ducea la mii de kilometri era şi bătălia lor.

Roosevelt era absolut hotărît ca lucrurile să se întîmple aşa, dar trebuia să acţioneze cu prudenţă. Avea intenţia să se prezinte pentru un al

treilea mandat prezidențial și considera că dacă apărea în mod deschis prea dornic ca Statele Unite să se angajeze în conflict, aceasta ar putea antrena un dezastru electoral. Dar el se preocupa, fără să facă exces de publicitate, de o problemă evocată de Churchill în prima sa scrisoare după primirea funcției de prim-ministru. Acesta îi ceruse „să-i împrumute 40 sau 50 de distrugătoare vechi". La 15 iunie, Churchill își reînnoise cererea „ca fiind o problemă de viață sau de moarte", ceea ce îl îmboldise pe Henry Morgenthau să-i spună președintelui că, dacă nu se furnizau cele cerute, „mi se pare inutil să nădăjduim că vor rezista". Churchill și-a reînnoit cererea în iulie, enumerînd pierderile grele suferite de marina engleză în ultimele zece zile. Pentru președinte, greutatea venea de acolo că cei care se opuneau cu strigăte și urlete la orice trimitere de arme vor respinge ideea de a transfera nave de război pe celălalt țărm al oceanului.

Negocierile de culise au fost lungi și extrem de complexe, deoarece Constituția îi interzicea lui Roosevelt să acționeze din proprie inițiativă. El a găsit însă o soluție. Înainte de război îi mărturisise regelui George al VI-lea în cursul vizitei acestuia în Statele Unite că nădăjduia ca, în caz de conflict, Marea Britanie să dea Americii dreptul de a utiliza bazele sale navale și aeriene din Antile, Bermude și Terra Nova. În timp ce destinul Angliei era în joc, problema bazelor a reapărut, devenind o problemă politică importantă într-o Americă preocupată din ce în în ce mai mult de propria ei securitate.

În iulie, ambasadorul englez la Washington, lordul Lothian, l-a informat pe Churchill că, în cazul în care Marea Britanie va fi bătută, americanii se temeau că flota sa va cădea în mîinile

nemților. Roosevelt și-a reînnoit presiunile, cerînd asigurarea că, în caz de invazie, marina de război va traversa Atlanticul. Ambasadorul englez avertiza că era absolut necesar să se facă o propunere menită să satisfacă dorințele americane privitor la baze.

Lui Churchill îi repugna ideea de a lua un angajament ferm privitor la flotă, căci nu considera necesar — flota avea să se bată pînă cînd ar fi fost scufundată și ultima sa navă. În problema bazelor era mai maleabil. Era dispus să acorde Statelor Unite bazele din Antile, dacă, în schimb, președintele i-ar împrumuta 50 de distrugătoare vechi.

Cei doi conducători vedeau la fel lucrurile; din nefericire, afacerea nu depindea numai de ei. În Marea Britanie unii oameni politici dezaprobau ideea de a se ceda baze, văzînd în aceasta o importantă renunțare la suveranitate asupra insulelor în discuție, în timp ce izolaționiștii americani se opuneau total la transferul navelor, oricît de vechi erau; ei voiau să primească bazele în schimbul anulării datoriilor neplătite din primul război mondial. Era un impas din care cei doi conducători au reușit să iasă cu oarecare viclenie.

Amîndoi aveau strategia lor bine definită, diferită una de alta, dar urmărind același scop: înfrîngerea lui Hitler. Churchill pleca de la principiul că America va fi obligată într-o zi să intre în război, și tot ce putea să grăbească acest eveniment era binevenit. Roosevelt era gata să facă totul pentru ajutorarea Marii Britanii, în afară de intrarea în război; totuși, dacă Germania ar fi comis acțiuni agresive împotriva Statelor Unite, era dispus să-și asume acest risc. Astfel, în orice caz, Roosevelt era de acord ca Anglia să-și obțină distrugătoarele, iar primul

ministru englez era de acord ca președintele să obțină bazele. Pe ambele țărmuri ale Atlanticului această discuție părea că nu se va încheia niciodată. Tranzacția a reușit în sfîrșit, datorită unui mic subterfugiu folosit de cei doi conducători.

Într-o conferință de presă ținută la 16 august, președintele a arătat că erau în curs discuții privind achiziționarea unor baze navale și aeriene și că Anglia va primi ceva în schimb. Cu unsprezece zile mai tîrziu, Churchill a propus oficial să închirieze, pentru o durată de nouăzeci și nouă de ani, anumite baze din Terra Nova, Bermude, Bahamas, din mai multe insule antileze și din Guyana engleză. Tratatul a fost semnat la 2 septembrie.

Semnînd tratatul fără aprobarea Congresului, Roosevelt își riscase cariera politică și șansele de a cîștiga viitoarele alegeri ; dar, în loc de a provoca scandalul așteptat, acordul a fost aclamat aproape pretutindeni în Statele Unite.

La 7 septembrie, fără a insista în mod deosebit, Churchill a anunțat în Cameră reușita tranzacției. El a rămas foarte circumspect și nu a intrat în detalii. „Distrugătoarele americane vor fi puse în mișcare fără nici o întîrziere ; de fapt, echipajele engleze sînt deja pregătite în diferitele porturi unde va avea loc livrarea".

În momentul în care primul ministru se adresa deputaților, un distrugător cu patru coșuri se pregătea să părăsească Boston îndreptîndu-se cu o viteză de 30 de noduri spre Halifax. Vopseaua proaspătă îi camufla vechiul său nume, USS — *Buchanan*. Magaziile de muniții erau pline și torpilele pregătite. Peste optsprezece luni, sub noul său nume de HMS *Campbeltown* și sub pavilion de război britanic, avea să se acopere de glorie forțînd poarta bazinelor de la Saint-Nazaire, în cursul unui raid asupra acestui port. Multe din

aceste distrugătoare aveau să joace un rol esențial în bătălia Atlanticului și în convoaiele din apele nordice.

Hitler a fost cuprins de o furie lesne de înțeles. Acordul reprezenta, fără îndoială, un act de ostilitate, și nimeni nu-l înțelegea mai bine decît însuși Churchill. „Acesta este primul eveniment dintr-o lungă suită de acțiuni americane din ce în ce mai puțin neutre, pe teatrul Atlanticului, dar care erau pentru noi de cea mai mare utilitate."

Acordul respectiv, precum și rezistența stoică a londonezilor l-au făcut pe Henry Stimson, secretarul de stat american la Ministerul de Război, să noteze :

„Este foarte interesant de văzut cum a basculat opinia publică în favoarea unei victorii posibile a Marii Britanii. Atmosfera de pesimism care domina acum două luni s-a risipit. Rapoartele observatorilor noștri de la fața locului au devenit total optimiste".

În cursul unei întruniri, Hitler a lansat un torent de amenințări, avertizînd Marea Britanie de sosirea lui iminentă. În ziua de 7 septembrie, ecranele radar care scrutau cerul deasupra Mînecii s-au acoperit de pete luminoase, amenințătoare, făcute de cele 300 de bombardiere și 600 de avioane de vînătoare de escortă care se îndreptau spre Londra în plină zi. Ceas de ceas, ele au zdrobit orașul cu bombe explozive și incendiare. Devastările au fost înspăimîntătoare ; noaptea, bombardierele au revenit, reînnoindu-și atacurile ; imense zone din cartierul docurilor au fost incendiate. „Blitz"-ul începea cu adevărat și era îndreptat asupra populației civile ; avea să dureze 57 de zile fără întrerupere.

Cu cîteva zile înainte de începutul bombardamentelor asupra Londrei, capturarea unor spioni germani care debarcaseră pe coasta de sud i-a convins pe englezi că invazia se va declanșa curînd. Preludiul acesteia părea să fie tocmai atacul asupra capitalei, precum și o activitate sporită în porturile de la Marea Mînecii. Convingerea despre iminența invaziei era atît de puternică, încît, într-o mare parte din sudul Angliei au început să bată clopotele. În ziua de 7 septembrie, la ora 20, a fost lansat numele de cod „Cromwell", care semnifica „Invazie iminentă". Din nefericire, mai mulți comandanți din Home Guard au fost atît de emoționați, încît au crezut că ea începuse efectiv ; așa că au fost aruncate în aer unele poduri și cîteva persoane au fost ucise din cauza exploziei unor mine.

Cît timp au durat atacurile asupra Londrei și altor orașe mari, talentați reporteri americani și-au informat cititorii despre evenimentele în curs prin reportaje zilnice și însuflețite. Prin telegramele lor, bătălia a pătruns în milioane de case americane unde a generat un sentiment de profundă solidaritate cu poporul englez, care suporta aceste încercări cu extraordinară seninătate.

Planul lui Hitler care urmărea să îngenunche Marea Britanie lovind în moralul populației civile a eșuat. De fapt, capacitatea sa de rezistență creștea pe măsură ce bombardamentele se intensificau. Abandonarea obiectivelor militare în favoarea celor civile a fost o gravă eroare tactică din partea lui Hitler, deoarece aviația engleză suferise pierderi foarte grele și numeroase aerodromuri nu mai erau în stare de funcționare. Diversiunea germană le-a permis englezilor să efectueze reparațiile esențiale.

Rezistența populației a fost întărită și de o tentativă deliberată de a ucide famila regală. La

13 septembrie, un bombardier izolat a trecut în zbor razant peste palatul Buckhingham, aruncînd o serie de şase bombe, dintre care unele au căzut la o distanţă de 70 de metri de perechea regală care se întorcea de la Windsor. Pagubele au fost importante şi n-a lipsit mult ca suveranii să fie atinşi. Regina a conchis cu următoarele cuvinte: „Sînt mulţumită că am fost bombardaţi. Acum am impresia că-i pot privi în ochi pe oamenii din East End".

Drapelul a continuat să fluture mîndru pe palatul Buckingham, ca şi cum ar fi vrut să amintească că suveranul va rămîne pe loc, trecînd prin aceste încercări împreună cu poporul său. Intîmplările din Ţările de Jos dovedeau marele risc personal prin care ar fi trecut regele dacă naziştii ar fi invadat ţara; deoarece nu se punea problema ca el să plece, i s-a dat o gardă specială care avea sarcina, în cazul unui pericol urgent, să-i escorteze pe suverani într-un loc sigur. Au fost pregătite ca refugii posibile patru reşedinţe la ţară, unde suveranii ar fi putut să plece, dacă în capitală ar fi avut loc o invazie.

Gospodinele au dăruit de bună voie cratiţele lor de aluminiu, metal atît de necesar pentru fabricarea avioanelor, în timp ce grilajele parcurilor, ale grădinilor publice şi ale miilor de case particulare erau folosite ca oţel pentru tancuri. Oamenii mai bogaţi şi-au smuls frumoasele grilaje de fier forjat ce le înconjurau proprietăţile. Mii de kilometri de şine de pe căile ferate dezafectate au fost topite pentru a se fabrica arme.

Hitler a continuat atacurile asupra Londrei, dar începea să admită că, dacă nu obţinea supremaţia în aer, trebuia să amîne cucerirea Marii Britanii. La 17 septembrie el a amînat operaţia „Leul de mare"; cu două zile înainte aviaţia

engleză anunțase că a doborît 183 de avioane inamice, pierzînd doar 40 de avioane proprii. După război, Churchill avea să scrie : „Ziua de 15 septembrie poate fi considerată ca ziua în care a murit «Leul de mare»". La epoca respectivă însă, evident că el nu cunoștea intențiile lui Hitler și continua pregătirile pentru a respinge invazia.

Comandorul Agar fusese convocat la Downing Street nr. 10, pentru a-i explica lui Churchill operația „Lucid". Acesta a rîs din toată inima atunci cînd Agar i-a vorbit despre o „frigare pentru naziști". Operația prevedea ca un număr de petroliere vechi, umplute cu un amestec de 50% ulei greu, 25% motorină și 25% benzină să fie incendiate, folosindu-se detonatori de cordită, coton inflamabil și grenade submarine ; înainte de operație, ele trebuiau remorcate de cealaltă parte a Mării Mînecii. Focul avea să fie pus în așa fel, încît fluxul să ducă petrolul în flăcări în interiorul porturilor unde se găseau șalandele pregătite pentru invazie. Churchill a fost deosebit de impresionat ; el i-a spus : „Nu că vreau să vină, Agar, vreau să fie bătuți înainte de a veni. Nu vreau ca măcar un singur soldat german să pună piciorul pe pămîntul englez".

În două rînduri, la 26 septembrie și la 3 octombrie, vasele incendiare erau gata de plecare. De fiecare dată însă operația a fost anulată din cauza vremii proaste. Atunci cînd „Leul de mare" a fost amînată *sine die*, Agar s-a simțit ușurat ; el știa că „Lucid" însemna o misiune de sinucidere pentru mulți din cei care aveau să participe.

„Știu că mulți au suspinat ușurați atunci cînd operația a fost anulată definitiv. Imaginați-vă mii de tone de petrol în flăcări care

ar fi urcat pe Tamisa datorită unui puternic curent de maree și în mijlocul unor raiduri aeriene deasupra Londrei. Pentru oameni hotărîți, lucrul acesta nu era imposibil".

Faptul că Marea Britanie a rezistat „Blitz-ului" nu însemna sfîrșitul luptelor, ci doar că invazia fusese amînată pentru mai tîrziu. Războiul trebuia cîștigat și aceasta nu se putea face decît cu o zdrobitoare superioritate la toate tipurile de arme. Se punea încă o dată problema dureroasă : de unde bani ?

Gîndurile lui Churchill erau permanent îndreptate spre America, unde aveau loc alegeri. El știa foarte bine că Roosevelt era cel mai solid prieten al Angliei, dar se abținu de la orice manifestare care ar fi putut fi considerată ca un amestec în treburile interne ale Statelor Unite. Pe de altă parte, el nu voia să și-l îndepărteze pe candidatul republican, Wendel Wilkie, exprimîndu-și prea deschis sprijinul în favoarea lui Roosevelt.

La începutul verii, Sir Frederick Phillips, negociatorul Tezaurului britanic, plecase în America la bordul unei nave de război pentru a discuta cu Morgenthau despre dificultățile financiare ale Angliei și pentru a-i remite în același timp o listă cu nevoile de material ale țării. Obiectivul discuțiilor fusese ținut secret, în mod deliberat.

În ziua în care Sir Kingsley Wood, ministrul de finanțe, vorbise într-un mod voit evaziv în Camera Comunelor despre transferul titlurilor negociabile în Canada, Sir Frederick scria la Londra :

„Atmosfera generală este extrem de pesimistă în acest moment. Iar în public și la oamenii politici este și mai rea decît în cadrul administrației ; dar nici serviciile guver-

namentale nu sînt scutite de acest pesimism, şi consecinţa practică poate fi că ei vor încerca să păstreze aici materialul. Mi se pare esenţial să furnizăm administraţiei toate informaţiile favorabile pe care le putem da".

La 10 august, cînd s-a întors la Londra, Sir Frederick ajunsese la următoarea concluzie: americanii ezitau să acorde credite mari înainte de a fi siguri că resursele Marii Britanii erau epuizate sau pe punctul de a fi. Un mare număr de americani era convins că Anglia ascundea adevărata stare a finanţelor sale şi că acestea nu erau chiar atît de catastrofale precum se spunea. Mulţi oameni erau sincer uimiţi constatînd că o ţară care lupta ca să supravieţuiască continua să producă bunuri de lux, precum whisky, ţesături elegante şi porţelanuri fine. Ei nu înţelegeau că aceasta se făcea pentru a obţine dolari. Opoziţia împotriva Marii Britanii nu venea însă numai de la anumite grupări politice; după părerea lui Phillips, unele firme mari, ca şi unele bănci, erau pe faţă antibritanice.

În noaptea de 5 noiembrie 1940, pe cînd Londra suferea un intens bombardament al aviaţiei lui Goering, Roosevelt se afla la reşedinţa din Hyde Park cu vedere pe golful Hudson; aici i-a venit vestea că fusese ales pentru a treia oară, cu o zdrobitoare majoritate de 5 000 000 de voturi. Cu o oarecare ezitare, el cochetase mai întîi cu ideea de a se retrage din viaţa publică şi chiar îşi desemnase succesorul; apoi se prezentase la alegeri fiind convins că soarta lumii atîrna de aceste alegeri. Acum, după ce fusese reales, se considera omul destinului, la fel ca Churchill. Pentru el problema importantă era de a cîştiga războiul fără a se lăsa antrenat în lupte, căci promisese mamelor americane: „Niciodată

fiii voştri nu vor fi trimişi să poarte război pe pămînt străin".

Churchill, care rămăsese foarte tăcut de cîtva timp, nu şi-a putut stăpîni bucuria. „Am aflat, cu o uşurare de nedescris, ştirea despre realegerea preşedintelui Roosevelt". A doua zi i-a trimis o scrisoare de felicitări :

„În calitate de străin, nu cred că ar fi fost corect din partea mea să-mi exprim părerea asupra politicii americane înainte de alegeri ; sper însă acum că-mi veţi permite să vă spun că m-am rugat pentru succesul dumneavoastră şi că mă simt într-adevăr fericit... Se pregătesc anumite lucruri a căror amintire va dăinui atîta vreme cît însăşi limba engleză va fi vorbită într-un colţ oarecare al universului. Exprimîndu-mi mulţumirea că poporul Statelor Unite a pus încă o dată pe umerii Dumneavoastră această grea povară, îmi exprim credinţa sinceră că steaua care ne călăuzeşte drumul ne va conduce la bun liman".

Pentru un motiv care nu a fost niciodată clarificat, preşedintele Roosevelt nu a răspuns la scrisoarea lui Churchill ; şi s-a spus, ceea ce este puţin verosimil, că ea s-ar fi pierdut în avalanşa de mesaje de felicitare. Explicaţia ar putea să fie într-adevăr că Roosevelt îi păstra o anumită ranchiună lui Churchill, care-l susţinuse cu prea multă discreţie, pe cînd el ar fi preferat un sprijin mai deschis.

După oboseala campaniei electorale, Roosevelt părea să se fi cufundat într-o apatie postelectorală, dar era un calm înşelător. El se gîndea foarte intens la măsurile ce s-ar putea lua spre a se pune capăt regimului de *cash-and-carry* cu efectele sale paralizante şi la modul în care s-ar putea ocoli amendamentul Johnson care interzicea

Statelor Unite să acorde împrumuturi țărilor ce nu-și achitaseră datoriile din războiul din 1914—1918.

Lordul Lothian plecă în Anglia pentru a discuta cu Churchill despre iminenta penurie de dolari. Primul ministru a fost șocat de schimbarea fizică și morală a ambasadorului. El avea în fața lui „un om grav, profund tulburat", copleșit de problema monetară. În realitate, era bolnav. Cînd s-a întors în America, la 23 noiembrie, el a manifestat o mare dezinvoltură destinată, fără îndoială, să ascundă atît boala, cît și neliniștile sale financiare ; aceasta n-a contribuit însă la atenuarea crizei de dolari, și nici n-a ajutat la realizarea planurilor președintelui de a-i pune capăt. Adresîndu-se ziariștilor, Lothian le-a spus: „Ei bine, prieteni, Marea Britanie este ruinată ; avem nevoie de banii voștri".

Era adevărul adevărat, dar acesta s-ar fi putut exprima într-un mod mai puțin cinic, și Roosevelt, pe bună dreptate, a fost foarte iritat. Peste două zile, cînd l-a primit pe Lothian, președintele i-a spus pe un ton glacial că el considera ca prematură cererea de ajutor financiar a Marii Britanii, că aceasta trebuia să realizeze mai întîi cele nouă miliarde de dolari de investiții pe care le avea în Lumea Nouă mai înainte de a se prezenta ca solicitantă. Chiar Morgenthau, de multă vreme apărător al cauzei britanice și care făcuse mult pentru a rezolva problema financiară, era deosebit de furios. El i-a spus cu toată asprimea nefericitului Lothian că le furniza arme izolaționiștilor.

Poate că, dîndu-și seama că ambasadorul mai avea puțin de trăit, Churchill l-a mustrat, dar cu blîndețe :

„Sîntem atît de strîns uniți prin gîndurile și prietenia noastră, încît nădăjduiesc că nu veți fi prea supărat dacă voi face unele comentarii referitoare la recentele dumneavoastră declarații. Nu cred că a fost prea indicat să abordați probleme atît de serioase într-un interviu improvizat dat ziariștilor. În fața lor este mult mai înțelept să pronunțăm generalități încurajatoare și să reținem problemele dificile pentru discuțiile cu președintele sau colaboratorii săi apropiați".

Cu oarecare menajamente, Churchill adăugă că „vorbele ce vi se atribuie nu fac decît să dea mai multă greutate propagandei germane, potrivit căreia sîntem la capătul resurselor".

Revenit la Londra, Lothian a încercat să-și justifice gafa, spunînd că americanii se legănau în iluzii și „credeau că dispunem de vaste resurse ascunse".

În realitate, Anglia nu falsifica socotelile. Iată cum rezuma Churchill situația financiară:

„Pînă în noiembrie 1940, am plătit tot ce am achiziționat. Vîndusem deja titluri americane în valoare de 335 000 000 de dolari, plătite în lire proprietarilor lor din Marea Britanie. Am plătit cu bani gheață suma de 4 500 de milioane de dolari. Ne mai rămîneau 2 000 de milioane în titluri de proprietate, care nu erau imediat negociabile. Era evident că nu puteam merge mai departe așa. Chiar despuindu-ne de tot aurul nostru și de toate bunurile noastre străine, nu puteam plăti nici jumătate din comenzile noastre, iar extinderea războiului ne obliga să comandăm de zece ori mai mult. Și trebuia să păstrăm și ceva bani de buzunar, pentru a ne asigura existența zilnică".

Dar invocarea sărăciei nu făcea să vibreze nici o coardă sensibilă la urechile puternicilor izolaționiști ; pentru ei afacerea era într-adevăr simplă : *no cash, no carry* (fără bani gheață, nici o livrare). Aceasta era însă o simplificare excesivă ; ea nu ținea seama de faptul că americanii beneficiau din plin de războiul european. La începutul ostilităților, Statele Unite se mai aflau sub influența depresiunii, dar regimul de *cash-and-carry* impulsionase sensibil economia lor deficientă. Se creaseră numeroase locuri de muncă pentru marea armată a șomerilor, se construiseră numeroase uzine și, practic, s-a pus pe picioare o industrie de armament.

Cifrele vorbesc de la sine. În prima jumătate a anului 1940, francezii și englezii au comandat de trei ori mai multe avioane decît în tot anul 1939 — 8 000 de avioane și 13 000 de motoare. Pentru fabricarea lor s-au investit în uzinele americane milioane de dolari. După prăbușirea Franței, Marea Britanie a preluat comenzile acesteia ; în momentul în care s-a adoptat legea de împrumut și închiriere, ea investise în industria de război americană peste două miliarde de dolari.

Un mare apărător al cauzei aliate, Edward Stettinius, scotea în evidență avantajele obținute de America, mai ales pînă la mijlocul anului 1940 : „Mi s-a părut că dacă regimul *cash-and-carry* ajutase țările care luptau împotriva agresiunii, el întărise încă mai mult apărarea noastră proprie".

Îndată după realegerea lui Roosevelt, Sir Frederick Phillips s-a întors foarte repede la Washington pentru a relua convorbirile cu Morgenthau pe care-l știa dornic să ajute Marea Britanie la depășirea dificultăților financiare. Era totuși esențial ca aceasta să dovedească că resursele ei în dolari erau cu adevărat epuizate. „Marele

public trebuie convins de hotărîrea oamenilor de afaceri britanici de a merge într-adevăr pînă la capăt. Înainte de toate este o problemă psihologică", spunea Morgenthau.

Lordul Lothian l-a presat pe Churchill să-i adreseze lui Roosevelt o scrisoare personală, expunîndu-i limpede poziția britanică. Churchill s-a arătat imediat de acord, redactînd o expunere lungă și amănunțită referitoare la situația războiului în acel moment. După cum aprecia el singur, a fost „una din cele mai importante scrisori pe care le-am scris vreodată".

11

RAIDUL ASUPRA DAKARULUI

Germania nu era legată de etalonul aur, ceea ce n-a împiedicat-o să aibă o imensă nevoie de prețiosul metal pentru continuarea războiului; unii istorici au emis teoria că această nevoie a reprezentat unul din marile motive care au determinat pofta de cucerire a lui Hitler. Raționamentul era că, lipsită de aur, Germania era gîtuită și nu putea să iasă dintr-o economie total închisă și că aceasta o obliga să introducă cu forța țările ocupate în orbita sa economică. Cu o totală lipsă de scrupule, Germania a făcut totul pentru a pune mîna pe maximum de aur posibil. Lucrul cel mai surprinzător este însă că, în ciuda amenințărilor, a represaliilor, a unei violenii machiavelice, Germania a înregistrat foarte puține succese.

Este neîndoielnic că cea mai mare reușită a fost să obțină ca Franța guvernului de la Vichy să-i remită mari cantități din aurul belgian și polonez ce fusese dat în paza Băncii Franței la începutul războiului, apoi expediat la Dakar cu puțin înainte de prăbușirea Franței. Nu a fost totuși decît un succes parțial, deoarece Franța a dus o acțiune de ariergardă deosebit de încăpățînată, care i-a împiedicat pe naziști să folosească acest metal timp de mai bine de doi ani.

Este cel mai încîlcit episod din istoria aurului din timpul războiului și rămîi uimit că Germania nu și-a pierdut răbdarea și nu a pus pur și

simplu mîna pe aceste cantități. Dar în ce privește jocul dublu, francezii erau neîntrecuți. În multe privințe povestea aurului de la Dakar a fost asemănătoare cu aceea a aurului din Martinica ; au fost înlăturate sistematic numeroasele posibilități care ar fi permis aurului să ajungă în seifurile Aliaților.

Este sigur că existența celor 1 200 de tone de aur francez, 200 de tone de aur belgian și 75 de tone de aur polonez, care zăceau în portul african Dakar, a jucat un rol preponderent în hotărîrea Angliei de a lansa în septembrie 1940 atacul asupra Dakarului, care a eșuat. Cu toate acestea, Winston Churchill afirma permanent că scopul principal al tentativei de debarcare a Forțelor franceze libere fusese de a ralia posesiunile Franței din Africa la cauza aliată. La rîndul lor, francezii au susținut în permanență că motivul principal al atacului era imensa contribuție pe care aurul francez ar fi adus-o la cumpărarea armamentului în regimul de *cash-and-carry*.

Îndelungata și necruțătoarea luptă dusă de Hitler pentru a-și însuși aurul polonez a început odată cu intrarea naziștilor în Polonia. Cum avea să se întîmple și în alte țări ale Europei, polonezii au fost surprinși de rapiditatea înaintării Germaniei și n-au avut timpul de a se pregăti și de a-și pune la adăpost bogățiile.

Cu toate că în august 1939 guvernul polonez era perfect conștient că situația devenise explozivă, ministrul de finanțe a rezistat cu încăpățînare la toate apelurile în vederea evacuării rezervelor de aur din țară. Iar cînd a devenit obligatoriu să-l trimită în străinătate, era aproape prea tîrziu. În momentul în care armata nazistă a năvălit în Polonia, nu se mai punea

problema de a aplica anumite planuri. Ceea ce se impunea era expedierea unei cantităţi maxime într-un timp minim. Cea mai mare cantitate de aur se afla la Banca centrală din Varşovia.

Deoarece germanii se apropiau de capitală, guvernul a fost obligat să se retragă la Lublin ; aurul din Banca centrală, precum şi arhivele istorice şi alte obiecte de valoare au fost încărcate într-un tren şi într-un convoi de camioane care s-au îndreptat spre Lublin. În acest timp, germanii au lansat un puternic atac aerian. A doua zi, Lublinul fiind în pericol de a fi cucerit, s-a dat ordinul ca aurul să fie transportat de acolo, lăsîndu-se în grija armatei sarcina aproape imposibilă de a intra în contact cu toate agenţiile ce posedau aur, pentru a-l concentra într-un singur loc. După ce lingourile au fost reunite, ele au fost încărcate într-un tren care a pornit spre un oraş situat în apropiere de frontiera română. Acolo a ajuns şi un alt convoi de camioane încărcate cu aur. Întreaga cantitate a fost transferată într-un alt tren, care a pornit numaidecît îndreptîndu-se spre portul românesc Constanţa.

Guvernul român a acordat sprijin acestei operaţii, cu condiţia ca ea să fie dusă cu rapiditate şi discreţie. Românii erau evident neliniştiţi, deoarece tancurile germane se apropiau deja de frontiera lor. Dar era aproape imposibil să se păstreze secretul ; în scurtă vreme invadatorii au fost la curent cu problema, şi guvernul român s-a aflat într-o situaţie foarte încurcată. Blindatele naziste ajungeau la frontieră, şi ultimul lucru pe care l-ar fi dorit românii era de a oferi germanilor pretextul să treacă frontiera [1].

---

[1] Vezi şi *Marea conflagraţie a secolului XX*, Editura politică, Bucureşti, 1971, p. 90—93. — *Nota trad.*

Ministerul polonez al afacerilor externe a adresat şi diplomaţilor englezi şi francezi din Constanţa apeluri disperate spre a obţine un vapor, înainte de a fi prea tîrziu. Consulul britanic s-a pus pe căutat; singurul vapor pe care a reuşit să-l găsească a fost un petrolier de 4 000 de tone, *Eocene*, cu totul neadaptat pentru o misiune de acest gen. La 15 septembrie, aurul a fost încărcat pe puntea lui. Îndrăzneaţa aventură era cît pe ce să se sfîrşească aici, deoarece agenţii nazişti au răspîndit zvonul că avioanele Luftwaffei primiseră ordinul să scufunde vaporul. Guvernul român i-a informat pe nazişti, după aceea, că nava „scăpase".

Micul petrolier a navigat de-a lungul coastei, în apele teritoriale ale României, Bulgariei şi Turciei, pînă la intrarea în Bosfor. Aflîndu-se acum în afară de orice pericol, comandantul navei a primit ordinul să aştepte noi instrucţiuni înainte de a-şi continua călătoria; în acest timp, consulii Poloniei, Angliei şi Franţei încercau să găsească un itinerar convenabil şi sigur.

Era clar că *Eocene* era o navă prea mică şi prea lentă pentru a-şi croi drum spre un loc sigur. S-a pus problema de a depune aurul la Banca Naţională a Turciei; dar funcţionarii polonezi care-l însoţeau s-au opus categoric, deoarece nu se ştia de ce parte va înclina guvernul neutru al Turciei. S-a dat aşadar ordin crucişătorului rapid *Emile Bertin* să se îndrepte cu maximum de viteză spre Istanbul, luînd la bord cele 75 de tone de lingouri pentru a le aduce la Toulon.

În acel moment guvernul polonez se refugiase în Franţa; el a cerut ca aurul să fie depozitat în subsolurile Băncii Franţei. Guvernul turc, dornic să-şi conserve mai presus de orice neutralitatea, s-a opus cu hotărîre ca o navă de război aparţinînd unei naţiuni beligerante să folosească unul

din porturile sale într-o operație care ar fi putut să-i atragă furia naziștilor. Au început tocmeli pînă cînd guvernul turc s-a învoit ca aurul să fie încărcat într-un tren special cu destinația Beirut, de unde *Emile Bertin* avea să ambarce 57 de tone, iar contratorpiloarele *Vauban* și *Epervier*, restul de 18 tone.

Crucișătorul francez a sosit la Toulon fără incidente ; aici metalul a fost încărcat într-un tren blindat care l-a dus la Nevers ; aurul a fost stocat la agenția locală a Băncii Franței și înscris pe numele Băncii Poloniei. Restul aurului a sosit în Franța în săptămîna următoare.

Salvarea aurului în condiții atît de dificile fusese o acțiune remarcabilă și guvernul polonez aflat în exil la Angers se putea felicita pentru faptul că o mare parte din bogățiile națiunii fusese pusă în siguranță.

Răgazul a fost de scurtă durată. Armata hitleristă a invadat Franța cu viteza unui incendiu într-o miriște, și aceasta din urmă a trebuit să facă față unei probleme noi : evacuarea marilor cantități proprii de aur în lingouri și monezi. În afara lor și a aurului polonez, Franța mai deținea 200 de tone de aur belgian pe care Banca Franței îl primise în depozit în februarie 1940.

Polonezii au propus ca banii lor să fie repartizați între Aliați, dar francezii au insistat ca ei să rămînă la Banca Franței în schimbul întreținerii guvernului polonez în exil și a armatei sale. Evenimentele s-au succedat însă cu o asemenea rapiditate, încît problema nu mai era de a ști cine va păzi aurul, ci cum să fie el salvat pentru a nu cădea în mîinile germanilor. Și ca urmare a evacuării enormei cantități de metal francez, bunurile Poloniei și ale Belgiei au devenit miza unei partide fără scrupule între Franța de la Vichy și stăpînii ei naziști.

La 16 și 17 iunie, în porturile Brest și Lorient au fost încărcate 1 200 de tone aur, la bordul crucișătoarelor *El Djezair*, *El Kantara*, *El Mansour*, *Ville d'Oran* și *Ville d'Alger*, sub comandamentul amiralului Cadart.

În același timp, nava de război franceză *Victor Schoelcher*, care aștepta la Lorient, a primit ordinul să ambarce 200 de tone de aur belgian și 75 de tone de aur polonez aflat în 6 000 de lăzi care fuseseră depozitate într-un tunel subteran din port. De îndată ce au fost încărcate, *Victor Schoelcher* a fost gata de plecare. Totuși, în timp ce blindatele germane se aflau deja la Rennes, s-a luat hotărîrea surprinzătoare de a se suspenda plecarea navei, spunîndu-se că șenalele de ieșire din Lorient ar fi fost minate de avioane dușmane. De fapt, era vorba de o alarmă falsă, și nava a putut scăpa tocmai la timp. La bordul său se afla directorul Băncii Poloniei, Michalski, foarte tulburat și neliniștit, deoarece nu știa nimic despre destinația navei.

Cînd nava s-a aflat într-o relativă securitate în largul oceanului, comandantul său a primit ordinul de a se alipi la convoiul de bastimente care se îndreptau spre Casablanca sub comanda amiralului Cadart. Puțin însă după ce s-a alipit formației crucișătoarelor auxiliare, *Victor Schoelcher* a primit instrucțiuni să se detașeze de convoi și să meargă la Royan. Comandantul navei a avut imediat anumite îndoieli cu privire la acest mesaj ; fiind însă un ofițer de școală veche, nu a discutat ordinul și s-a îndepărtat de convoi. Michalski nu putea înțelege din ce motive reveneau în apele infestate de submarine inamice și a făcut obiecții viguroase față de această bruscă și inexplicabilă schimbare de program. În timp ce nava își continua drumul, comandantul capta neîncetat mesaje de la diferite nave atacate și

ajunse la concluzia că îndoielnicele instrucțiuni proveneau de la nemți. Din proprie inițiativă, a ordonat schimbarea direcției pentru a se îndepărta de zona periculoasă și a reluat drumul spre Casablanca. Bănuielile sale au fost confirmate în scurtă vreme prin receptarea unui mesaj provenit de la „Amiral Africa" prin care i se cerea să ignore instrucțiunile precedente, emise de dușmani, și să-și continue drumul spre Maroc.

Victor Schoelcher a intrat în portul Casablanca la 21 iunie și a întîlnit acolo formația condusă de amiralul Cadart. În aceeași zi, Amiralitatea franceză a dat ordin convoiului să plece imediat spre Dakar. Tulburat și confuz, Michalski a protestat ; el a primit însă asigurări că era vorba doar de o escală în drumul spre America. Este foarte posibil ca aceasta să fi fost într-adevăr intenția amiralului Cadart, și trebuie să i se acorde beneficiul îndoielii ; într-adevăr, tocmai cînd navele se aflau pe ocean, Franța cerea armistițiu, și una din condițiile acestuia era ca toate navele franceze aflate în porturile franceze să fie imobilizate. La 28 iunie convoiul a sosit la Dakar fără incident.

Aici a apărut o dificultate neașteptată. În oraș, nu exista o cameră blindată adecvată, unde să poată fi depozitate miile de lăzi cu lingouri ; de aceea ele au fost păstrate la bord pînă cînd au putut fi puse într-un loc sigur. Nefericitul Michalski, acum teribil de neliniștit, a cerut insistent ca aurul ce aparținea țării sale să fie transferat pe o navă neutră și expediat în America. După ce scăpase din atîtea pericole pentru a nu deveni o pradă în mîinile dușmanului, Michalski nu era de acord ca aurul să zacă în umeda căldură a unei colonii franceze. Dealtfel, guvernul său părăsise Franța refugiindu-se în Anglia,

de unde avea intenţia să continue lupta împotriva Germaniei. Protestele polonezului s-au lovit de indiferenţa aliaţilor săi de odinioară care i-au ordonat să părăsească nava.

La 4 iulie francezii din Dakar au fost puşi în stare de alarmă din cauza atacului efectuat de Royal Navy împotriva flotei franceze de la Mers-el-Kebir ; ei erau avertizaţi că trebuiau să se pregătească pentru a face faţă unui atac asemănător. Debarcarea aurului a căpătat astfel o prioritate absolută şi, în căldura umedă şi grea, marinarii francezi au trecut la acţiune. Ei l-au încărcat într-un tren care l-a transportat la mica bază militară de la Thiès, la 40 de kilometri în interiorul continentului.

Din acel moment era evident totuşi că Thiès nu putea să constituie decît un adăpost provizoriu pentru aur ; aşezarea era de fapt ceva mai mult decît o aglomerare de colibe înconjurată de sîrmă ghimpată şi păzită de cîţiva soldaţi ; s-a luat atunci hotărîrea ca aurul să fie transportat la Kayes, şi mai în interior.

Proiectul ca Forţele franceze libere de sub ordinele generalului de Gaulle să pună mîna pe Dakar s-a terminat prin una din cele mai nefericite şi decepţionante operaţii din istoria războiului. Ideea care a stat la baza acestei operaţii, operaţia „Menace" („Ameninţarea"), era de a ralia la cauza Franţei Libere teritoriile africane, în special acelea de pe coasta Atlanticului care puteau să constituie baze ideale pentru submarinele germane. Churchill era gata să continue războiul de pe teritoriul canadian dacă Marea Britanie ar fi căzut şi de aceea era ferm convins că francezii care se aflau în teritoriile africane, şi nu direct sub jugul nazist, gîndeau la fel ca el. Pentru Churchill, Dakarul trebuia să însemne

acel detonator care ar fi declanşat o insurecţie de masă împotriva regimului de la Vichy. Dar el se înşela ; sprijinul de care se bucura Pétain era mult mai puternic decît îşi imagina, şi tentativa de liberare a Dakarului a însemnat un eşec total.

Dacă ralierea Imperiului francez la Forţele franceze libere reprezenta obiectivul principal, Churchill nu ignora însă importanţa aurului aflat la Dakar. Într-un memorandum secret adresat generalului Ismay, reprezentantul său în Comitetul şefilor de stat-major, el contura liniile mari ale atacului şi scria următoarele : „Belgienii şi polonezii vor şi ei să-şi recupereze aurul pe care Franţa l-a pus la adăpost în Africa înainte de armistiţiu". Cît despre aurul francez, acesta trebuia să servească la echiparea Forţelor franceze libere.

Royal Navy avea să furnizeze un sprijin puternic forţelor de invazie, dar debarcarea propriu-zisă trebuia să fie efectuată de francezii de sub comanda generalului de Gaulle. Se acorda cea mai mare importanţă factorului surpriză. Din nenorocire, s-a scurs o serie de informaţii referitoare la operaţia ce se proiecta şi aceasta din cauza militarilor francezi aflaţi în Anglia. Mîndri de hotărîrea lor de a continua lupta, aceştia au comis unele indiscreţii scuzabile. În cursul unui dineu ce avea loc într-un restaurant din Liverpool, un grup de ofiţeri, ridicînd paharul, şi-au urat : „La Dakar !" Dar oraşul nu era lipsit de colaboraţionişti şi de spioni în slujba nemţilor, astfel ştirea a ajuns curînd şi la Vichy, şi la Dakar.

S-a văzut foarte repede că Pétain nu avea deloc intenţia să permită o revoltă în coloniile franceze. S-a dat ordinul ca o formaţiune de trei crucişătoare şi trei contratorpiloare să plece dis-

cret din Toulon şi să se îndrepte spre Dakar pentru a se opune oricărei încercări de lovituri de forţă. La bordul navelor se aflau cîteva contingente de soldaţi, precum şi un mare lot de tehnicieni şi artilerişti specializaţi, avînd misiunea de a arma bateriile de coastă şi de a întări apărarea portului african împotriva unei debarcări. Deşi Amiralitatea engleză a primit unele informaţii cu privire la plecarea bruscă a navelor franceze, datorită unor greşeli grosolane regretabile, măsurile ce trebuiau luate pentru a intercepta formaţia franceză au întîrziat în mod nepermis. În momentul în care s-a tras clopotul de alarmă, şi marina engleză de la Gibraltar a fost pusă în stare de alarmă, cele şase nave franceze trecuseră deja prin strîmtoare şi se îndreptau spre Dakar cu o viteză de 25 de noduri. Un avion englez care le supraveghea şi încerca să le urmărească a fost doborît.

Pe de altă parte, forţele de invazie, care se îndreptau spre portul Freetown, au primit ordinul ca puternica lor escortă navală să se detaşeze şi să intercepteze formaţia franceză. Era însă prea tîrziu; navele franceze sosiseră între timp la Dakar [1].

Ca urmare a acestor evenimente, şansele de succes ale operaţiei „Menace" deveneau prea slabe şi Churchill era de părere ca ea să fie anulată. Generalul de Gaulle rămînea însă convins că atacul ar putea să reuşească şi insistă pentru a se merge înainte. Cabinetul de război

---

[1] *Nota ediţiei franceze:* Trebuie să precizăm că formaţia franceză (Forţa Y) a trecut Gibraltarul la 11 septembrie ora 8,10 şi a sosit la Dakar la 14 septembrie, ora 12. Forţa engleză a fost pusă în stare de alarmă la 13 septembrie, dar cercetările sale s-au efectuat într-o zonă prea îndepărtată din larg.

britanic s-a întrunit în ședință ; fără prea multă convingere, s-a luat hotărîrea ca militarii și marinarii să fie lăsați să acționeze după împrejurări.

Se aranjase astfel un adevărat decor în vederea unei debarcări în reușita căreia nu credea nimeni. Bateriile de coastă erau armate de specialiști și, încă de pe vremea lui Nelson, strategia navală recunoscuse că tunurile de pe nave nu puteau să întreacă bateriile de coastă. În plus, navele engleze trebuiau să înfrunte tunurile de 380 mm ale lui *Richelieu* care, deși avariat, mai era operațional, precum și armamentul mai puțin greu, dar totuși foarte periculos, de pe celelalte nave franceze aflate la Dakar.

La 22 septembrie, Churchill a analizat situația respectivă pentru a-l informa pe generalul Smuts, subliniind că, în vederea succesului partizanilor lui de Gaulle în Africa Ecuatorială Franceză și în Camerun, expediția de la Dakar trebuia să aibă loc.

„Nu putem permite ca aceste cîștiguri serioase să fie capturate de navele și oamenii guvernului de la Vichy, trimiși fără îndoială din ordinul germanilor. Dacă Dakar ar cădea sub controlul acestora din urmă, devenind o bază de submarine germane, consecințele pentru ruta spre Capul Bunei Speranțe ar fi teribile. Ne-am băgat așadar în această afacere pentru a-l instala pe de Gaulle la Dakar, dacă vom putea în mod pașnic, dacă va fi nevoie cu forța.

Fără a mai lua în considerare importanța strategică a Dakarului și consecințele politice ale cuceririi sale de către de Gaulle, în interiorul orașului se mai află, deținute ilegal, 60 sau 70 000 000 de lire aur belgian și polonez ; marele cuirasat *Richelieu*, care nu este defi-

nitiv scos din luptă, va cădea și el indirect în mîinile noastre. În orice caz, zarurile sînt aruncate".

A doua zi armada aliată, făcîndu-și apariția dintr-o pîclă marină deasă, s-a apropiat de punctul fortificat al Dakarului. Dintr-o dată s-a risipit orice speranță că nu va fi vărsare de sînge. Generalul de Gaulle, aflat la bordul uneia din nave, a trimis două avioane să aterizeze pe aerodromul local; echipajele lor au fost imediat arestate. Unul din ele deținea o listă de simpatizanți ai Franței Libere, listă care a fost confiscată, iar persoanele au fost puse sub supraveghere. Alți emisari care soseau pe mare arborînd drapele albe și tricolore au fost întorși din cale și trimiși pe navele lor.

Cînd a devenit limpede că garnizoana va rezista, navele de război britanice au luat poziție la o depărtare de aproximativ 5 000 de metri de țărm, iar la ora 10, liniștea tropicală a fost sfîșiată de bubuitul unei baterii de coastă care a deschis focul asupra unuia din distrugătoarele din escortă. Aceasta a reprezentat semnalul pentru începutul luptei. Două distrugătoare engleze au fost avariate, iar crucișătorul *Cumberland* a fost atins în compartimentul mașinilor și silit să se retragă. Avioanele au atacat lovind un submarin francez; un contratorpilor francez a fost incendiat.

În cursul după-amiezii, de Gaulle a făcut o tentativă de debarcare pe plaja de la Rufisque, dar pîcla era atît de deasă, încît a fost nevoit să renunțe.

În dimineața zilei de 24, vizibilitatea era mai bună, însă departe de a fi excelentă; cu toate acestea, a început un duel intens de artilerie. Cuirasatele *Barham* și *Resolution* s-au apropiat

pentru a-l ataca pe puternicul *Richelieu*, dar bateriile de coastă şi tunurile cuirasatului francez, de 380 de mm, au răspuns printr-un foc intens. Crucişătoarele *Devonshire* şi *Australia* au intrat în acţiune, avariind un contratorpilor. Pe la ora 10, lupta a încetat ; *Richelieu* fusese lovit de un obuz de 380 de mm ; la fel au fost lovite unele baterii de coastă, un crucişător uşor era în flăcări, iar un submarin francez a fost obligat să se predea. După-amiază lupta a reînceput, şi în timpul acestei scurte angajări *Barham* a fost lovit de patru ori.

A doua zi, timpul era foarte frumos. Navele britanice au deschis focul de la o distanţă de 19 000 de metri. Vizibilitatea aceasta perfectă a ţinut însă foarte puţin, deoarece apărătorii au lansat o perdea de fum, deasă ca ceaţa. Una din turelele de pe *Richelieu* se afla în avarie, dar cealaltă funcţiona, iar tunurile bateriilor de coastă trăgeau cu o remarcabilă precizie. Lovitura cea mai grea s-a petrecut după ora 9, cînd o torpilă lansată de un submarin francez a produs serioase avarii vasului *Resolution*. Forţele de debarcare s-au întors spre larg, iar la 27 septembrie Churchill a trimis comandantului mesajul următor :

„Ţinînd seama de informaţiile primite, în special referitoare la avariile de pe *Resolution*, am hotărît că acţiunea împotriva Dakarului trebuie abandonată, în ciuda unor consecinţe evident regretabile pe care le antrenează..."

Era o hotărîre realistă. Dakar reprezenta un eşec umilitor, agravat de unele erori de raţionament deplorabile, dar care au permis să se tragă unele învăţăminte salutare. Dacă *Richelieu* era mai mult sau mai puţin scos din luptă, în schimb mitul după care regimul de la Vichy nu

ar fi fost susținut de mulți francezi din colonii s-a risipit.

În ziua în care a avut loc atacul asupra Dakarului, francezii au decis să transfere aurul sustras la Kayes, mai în interior, foarte hotărîți ca nici un gram să nu servească efortului de război al Aliaților. De îndată ce operația „Menace" a fost abandonată, a devenit inutil ca el să fie transportat mai departe. Aurul a rămas deci acolo, într-o casă veche transformată în cameră blindată, ale cărei ferestre au fost zidite ; de jur împrejur a fost săpat un șanț adînc ; treizeci de soldați înarmați făceau de gardă zi și noapte. Aurul fusese evacuat din Franța într-o asemenea grabă, încît nu mai era timp pentru efectuarea unui control serios ; după eșecul atacului însă, s-a putut face inventarul pe-ndelete. Această operație a durat cinci luni.

Evident, polonezii au început să se agite pentru a-și recupera aurul. În ochii lor, francezii nu erau decît niște hoți la drumul mare. Reprezentanții Băncii Poloniei repliată în Marea Britanie erau furioși văzînd o mare cantitate din aurul lor atît de esențial pentru achizițiile în regimul de *cash-and-carry* reținută pe nedrept în Senegal. Recuperarea era însă o altă problemă ; încercarea de forță dăduse greș ; oricît de uimitor ar părea acest lucru, într-un război în care legea era de multă vreme batjocorită, Banca Poloniei a hotărît să prezinte cazul în fața tribunalului.

Situația devenise grotească ; de o parte, se afla Anglia, care dorea să continue lupta, dar era în mare pericol de a nu putea s-o face, din cauză că ducea lipsă de prețiosul metal ; de cealaltă parte se afla Franța, care nu avea chef să se bată, dar poseda o cantitate mare, din care o parte aparținea Poloniei care, ca și Marea Britanie, dorea să continue lupta.

Pentru a i se face dreptate, Banca Poloniei s-a adresat Curții federale din New York, deoarece Franța depozitase cîteva sute de tone de aur la Federal Reserve Bank. Pe bună dreptate, polonezii considerau că trebuie să li se ramburseze o cantitate identică cu aceea deținută la Dakar.

Trimiterea în judecată s-a făcut după ce toate apelurile adresate Franței au fost respinse. La început, aceasta păruse gata să semneze un acord, acceptînd să înapoieze o cantitate egală de aur pe care o deținea în Canada, din care să se rețină aproximativ 500 000 000 de franci, pe care, pretindea ea, Polonia îi datora Franței. După cîteva săptămîni însă, guvernul de la Vichy și-a retras acordul, declarînd că nu poate să deblocheze nici o cantitate de aur aparținînd unor țări ocupate de germani. În orice caz, francezii spuneau acum că datoriile Poloniei față de Franța depășeau cu mult valoarea aurului și că nici nu se punea problema restituirii lui. Un alt pretext a fost acela că Germania nu recunoștea guvernul polonez din exil. Declarațiile celor de la Vichy erau dictate de Hitler.

Cu toate acestea, Franța a fost nevoită să se încline în fața hotărîrii tribunalului american. Ea a restituit o cantitate mică de aur, departe însă de aceea revendicată de polonezi.

Polonezii erau însă tot atît de hotărîți să-și recupereze bunurile, pe cît erau de hotărîți francezii să nu le lase din mînă. În septembrie 1941 ei s-au prezentat din nou în fața Curții pentru a obține o hotărîre executorie. Situația prezenta unele aspecte de-a dreptul comice ; dat fiind că Banca Poloniei nu avea un reprezentant oficial în America, bunurile și interesele sale au trebuit transferate în grija a doi muzicieni polonezi rezidenți în Statele Unite — Zygmund Stojowski, profesor la Conservator, și Roman Majewski, de

la celebra casă de piane Steinway. Procesul s-a terminat cu victoria polonezilor ; judecătorul a hotărît ca suma de 728 000 000 de dolari din aurul francez, aflat în depozit la Banca Federală, să fie pusă sub sechestru ca garanție pentru aurul polonez deținut la Kayes.

Și belgienii, sau mai precis ocupanții germani, au cerut la rîndul lor înapoierea celor 200 de tone de metal depus la Kayes. În ce privește acest aur, poziția Franței era mai solidă ; atacul asupra Dakarului nu permisese recuperarea lui și erau puține șanse ca germanii să reușească acest lucru cu forțele navale limitate de care dispuneau. Astfel încît convorbirile referitoare la aurul belgian au fost și mai încîlcite decît cele referitoare la aurul polonez.

Primele demersuri au fost făcute din inițiativa Germaniei ; puțin după armistițiu, Banca Franței a fost informată că Banca Belgiei își reluase activitatea la Bruxelles și, în consecință, avea nevoie de aur. Problema părea simplă pînă în momentul cînd unii funcționari belgieni, aflați în exil la Londra, au afirmat că ei erau paznicii legitimi ai metalului.

Francezii au răspuns că, în primul rînd, Belgia le datora un miliard de franci ; apoi, pentru a tărăgăna lucrurile, au răspuns că nu puteau să-și asume răspunderea pentru transportul unei cantități de aur atît de mari. Germanii nu erau dispuși să accepte argumente atît de subtile ; datoriile pe care le pretindea Franța fuseseră contractate de guvernul belgian din exil, dar, fiindcă Germania nu recunoștea acest guvern, tentativa de diversiune a dat greș. Însă francezii aveau să se dovedească maeștri în tactica tergiversărilor, astfel încît în luna octombrie discuția mai continua. Pe de altă parte, în afara celor 200 de tone de aur

belgian, germanii cereau ca Franța să răscumpere în aur vreo 900 000 000 de franci francezi aduși în Belgia de refugiați belgieni ce se reîntorseseră din Franța. În sfîrșit, răsucind cuțitul în rană, ei cereau repatrierea unei mari cantități de bilete de bancă și de aur belgiene care nu au putut fi evacuate din Franța în momentul invaziei germane.

După nenumărate tărăgăneli, francezii și-au dat acordul la aceste pretenții. Aveau să fie înapoiate aurul și biletele rămase în Franța. Aurul de la Kayes avea să fie restituit reprezentantului Băncii Belgiei *în Africa;* acesta avea să fie însărcinat să-l transporte pe riscul său și să plătească atît înmagazinarea cît și transportul. Germanii, care începuseră să se satură de această tactică a tărăgănelii, au amenințat că vor trimite avioane din Luftwaffe pentru a ambarca aurul din Senegal. Cu toate acestea, francezii au reușit să mai cîștige timp; ei au pretins că nu puteau să predea aurul decît unor cetățeni belgieni acreditați legal.

În cele din urmă, după o intervenție personală a lui Pierre Laval, s-a acceptat restituirea aurului belgian. Dar, printr-o ultimă abilitate financiară, Banca Franței a insistat ca aurul să fie depus la Reichsbank în contul său propriu și nu în contul guvernului german. În felul acesta, ea rămînea proprietară legală. Astfel, în ciuda tuturor asigurărilor, propunerilor și contrapropunerilor, aurul a rămas acolo unde se afla.

Reprezentanții Băncii Belgiei din exil au fost cei care au luat inițiativa cea mai pozitivă. Mergînd pe urmele polonezilor, au cerut Curții Federale din New York să dea o ordonanță către Federal Reserve Bank pentru a li se restitui 228 000 000 de dolari în aur, prelevat din aurul păstrat în depozit în contul Franței. Dar reprezentanții Băncii Franței nu au ezitat să folo-

seasca invers argumentarea precedentă și să spună că cererea era inacceptabilă, deoarece Banca Belgiei funcționa oficial la Bruxelles, și, în consecință, că nu puteau recunoaște existența unei bănci în exil.

Chestiunile juridice dezbătute într-un îndepărtat tribunal newyorkez nu-i interesau pe germani. De aceea, au făcut din nou presiuni pentru ca Franța să acționeze și au agitat iarăși vechea amenințare că vor trimite avioanele din Luftwaffe să caute aurul depus la Kayes. În cele din urmă, francezii au fost obligați să se încline ; ei au acceptat să trimită la Dakar crucișătorul *Primauguet* pentru a ambarca aurul. Germanii exultau ; ei nu bănuiau că francezii erau hotărîți să tergiverseze lucrurile atît cît ar fi fost omenește posibil.

Sub soarele arzător al Africii s-au extras din camera blindată improvizată la Kayes 1 200 de lăzi care au fost încărcate pe navă. La 5 decembrie, aceasta s-a îndreptat spre Casablanca, unde a ajuns după o călătorie de trei zile. Și de data aceasta francezii au mai cîștigat timp ; cea mai mare parte din aur a fost trimisă cu trenul la Oran, iar restul la Alger. Cînd germanii și-au manifestat nerăbdarea, li s-a răspuns că fără îndoială s-a ales un drum lung, dar că era drumul cel mai sigur. La mijlocul lunii, primul transport a sosit la Marsilia ; era prea puțin important și germanii considerau că durează prea mult timp ; ei au cerut ca tot aurul aflat în așteptare la Oran și la Alger, plus alte 200 de tone aflate încă la Kayes, să fie livrate la Berlin înainte de Crăciun.

Franța căută noi subterfugii : că ar fi fost prea periculos să-l transporte pe apă de la Oran și de la Kayes. Germanii au răspuns că avioanele franceze aflate în rezervă în Africa de Nord puteau să fie folosite în acest scop ; în caz contrar, ei

amenințau că vor trimite propriile lor avioane pentru a ridica aurul. Văzînd încă o dată că aurul lor personal se afla în pericol, francezii au acceptat fără prea multe rugăminți să transporte la Marsilia, pe calea aerului, cele 60 de tone de aur belgian aflat la Alger.

Pe la mijlocul lunii martie 1941, cea mai mare cantitate de aur se afla tot la Kayes și germanii cereau insistent ca acesta să fie transportat la Alger pe uscat. Francezii s-au dovedit încă o dată maeștri în arta tergiversării, pretinzînd că le lipsesc vehiculele și că traversarea deșertului era periculoasă. De data aceasta însă argumentele lor nu i-au impresionat pe germani, care au dat un ultimatum la care au trebuit să se supună pînă și cei mai șireți oameni de finanțe ai Parisului ; li se făcea cunoscut că, dacă nu vor sosi și alte transporturi de aur, Franța va avea de suferit sancțiuni economice.

Franța jucase cu abilitate și cu succes jocul de-a șoarecele și pisica mai bine de un an ; sosise însă timpul cînd ocupantul nu mai era dispus să accepte noi tergiversări. Crucișătorul *Georges Leygues* a fost trimis la Dakar pentru a ambarca 100 de tone de aur care au sosit la Casablanca pe data de 26 august 1941. După o lună, avizoul [1] *La Grandière* a mai adus 10 tone ; în luna următoare încă 15 tone au fost luate de *Primauguet* — trecuse aproape un an de la primul transport de aur efectuat de el de la Dakar, în timp ce ar fi putut să ambarce cu ușurință totalitatea lotului. Ulterior au mai sosit la Casablanca, în aprilie 1942, încă 75 de tone.

Etapa următoare reprezintă transportarea aurului peste Mediterana, cu avioanele și această

[1] Navă militară rapidă cu armament ușor. — *Nota trad.*

operație simplă s-a tărăgănat pînă în iunie 1942. Timp de aproape doi ani, francezii reușiseră să ocolească cererile germane, acțiune remarcabilă, dacă ținem seama de faptul că Luftwaffe ar fi putut să facă acest lucru în cîteva săptămîni.

Dacă excludem avariția propriu-zisă, conduita francezilor și motivațiile lor sînt greu de înțeles și încă mai greu de explicat rațional. Într-adevăr sub guvernul de la Vichy, parlamentul fusese suspendat *sine die*, sindicatele și alte organizații declarate în afara legii, oamenii politici din opoziție internați în lagăre, evreii persecutați și autoritățile închideau ochii la recrutările pentru munca în Germania. În consecință, cei care au proclamat cu vehemență că atitudinea Franței în legătură cu aurul reprezintă un exemplu măreț pentru toți francezii trebuie să mai facă demonstrația convingătoare a afirmației lor.

Dimpotrivă, capitolul final din istoria aurului polonez demonstrează că atitudinea guvernului de la Vichy trebuie într-adevăr blamată. În momentul în care Germania a reușit, în sfîrșit, să pună mîna pe aurul belgian, ea și-a întors privirile spre aurul polonez depus la Kayes, cerînd ca acesta să fie livrat Băncii Poloniei din Varșovia. Cu un cinism deconcertant, Franța a răspuns că recunoștea ca singurul guvern polonez pe cel de la Londra, și aceasta în ciuda declarațiilor precedente. Ea a mai afirmat că nu putea să accepte restituirea aurului atîta vreme cît soarta acestei țări nu era definitiv reglementată.

În pofida atitudinii foarte agresive a germanilor, francezii s-au cramponat de pozițiile lor și au refuzat cu încăpățînare să repatrieze din Kayes alte cantități de metal. Ei au reușit să continue bătălia verbală pînă cînd Aliații au debarcat în Africa de Nord. Atunci cînd generalul de Gaulle a constituit Comitetul de Eliberare Națională

de la Alger, guvernul polonez de la Londra a acceptat imediat să ignore hotărîrea Curții americane cu condiția de a recupera aurul de la Dakar. La 20 februarie 1944, Statele Unite au trimis la Dakar două distrugătoare, *Breeman* și *Bronstein*, pentru a ridica aurul polonez și a-l transporta la Federal Reserve Bank din New York.

După atîtea dificultăți și neplăceri, polonezii puteau nădăjdui că aurul lor se afla în cele din urmă în securitate. Dar, vai !, povestea aurului era departe de a fi încheiată.

Cînd războiul din Europa a luat sfîrșit, guvernele britanic și american au recunoscut guvernul de la Varșovia, în timp ce funcționarii Băncii Poloniei aflați în exil au făcut același lucru în legătură cu noua Bancă Națională a țării lor. Predarea metalului nu a putut fi amînată multă vreme ; aurul aflat în America a fost înapoiat în ianuarie 1946. În anul următor, a fost ratificat acordul cu Regatul Unit ; noul guvern polonez a acceptat să înapoieze englezilor suma de 32 000 000 de lire pentru cheltuielile de întreținere a guvernului polonez de la Londra ; numai 3 000 000 au fost plătite în aur.

Cît despre povestea aurului belgian, aceasta și-a găsit epilogul după capitularea Germaniei hitleriste. Locul unde se afla depozitat a rămas un mister pînă în momentul în care a fost făcut prizonier în zona sovietică un înalt funcționar de la Reichsbank, cu care ocazie s-a pus mîna și pe arhivele pe care le deținea acesta. Datorită acestui fapt au fost regăsite în minele de sare din Saxonia 300 de tone de aur, alte sume au fost descoperite în depozitele băncilor elvețiene. Cu toate că, din punct de vedere tehnic, identificarea unei părți din metal ar fi fost posibilă, Aliații au considerat că era mai echitabil să-l împartă în trei părți. Este destul de surprinzător că și francezii

au primit o treime ; într-adevăr, ei contribuiseră din plin ca o mare parte din aur, îndeosebi cel belgian, să cadă în mîinile lui Hitler.

De aceea, în 1946, cînd Banca Franței a acceptat să predea Băncii Belgiei o cantitate de aur echivalentă cu aceea depusă în 1940, sacrificiul nu a fost prea mare. În cele din urmă, Franța beneficia de pe urma manevrelor sale încîlcite și uneori criticabile. În timp ce Anglia, ca și alte țări europene se aflau într-o situație de cvasi-penurie, Franța putea să înceapă reconstrucția economiei sale cu enorme rezerve de aur intacte.

În ansamblu însă, istoria aurului în timpul războiului a însemnat o aventură nobilă și frumoasă. Dacă Hitler ar fi reușit să pună mîna pe aurul Norvegiei, al Olandei și al altor țări ocupate, încheierea războiului ar fi fost — poate — diferită. Totuși, încercările lui Hitler au fost permanent contracarate de curajul, tenacitatea și îndrăzneala unui număr relativ mic de bărbați și femei pentru care libertatea era mai presus de orice. Aceștia au salvat avuția țărilor lor, fără cel mai mic profit personal.

12

LEGEA DE ÎMPRUMUT — ÎNCHIRIERE

Bronzat şi odihnit, preşedintele se bucura din plin de croaziera în care-şi refăcea forţele după perioada electorală. Pescuia şi viziona filme ; primi vizita a numeroase personalităţi engleze, printre care ducele de Windsor, numit guvernator al insulelor Bahamas. Cînd, de pe *Tuscaloosa,* s-au zărit coastele Martinicăi, a cerut un binoclu puternic pe care l-a îndreptat spre navele *Béarn* şi *Emile Bertin,* ale căror încărcături de aur cauzaseră atîtea griji Marii Britanii şi Statelor Unite.

La 9 decembrie, pe cînd puternica navă se afla lîngă Antigua, un mic hidroavion a amerizat în apropiere şi, după cîteva clipe, un curier a urcat la bord, predînd o scrisoare din partea lui Churchill. Această lungă epistolă expunea situaţia Marii Britanii cu o claritate şi o sinceritate rar întîlnite între doi şefi de stat. Fără a se exterioriza prea mult, preşedintele a fost profund mişcat de argumentele lui Churchill, expuse de către acesta cu elocvenţa şi forţa sa de convingere obişnuite. După realegerea sa, hotărîrea lui Roosevelt de a da Angliei un ajutor nelimitat şi de a face totul pentru cîştigarea războiului se întărise. Înainte de a pleca în croazieră, luase un anumit număr de hotărîri care dovedeau în mod evident că preşedintele înţelegea că viitorul Ame-

ricii depindea de supraviețuirea Marii Britanii. Una din aceste hotărîri era de a se livra 26 de bombardiere Fortărețe zburătoare, în ciuda criticilor foarte vii ale consilierilor săi.

În acest timp, sub cerul pașnic al Antilelor, președintele medita la scrisoarea lui Churchill ; el întocmea în același timp planuri pentru ceea ce avea să fie descris ulterior de către Churchill ca „actul cel mai generos din istoria tuturor țărilor" — Legea de împrumut-închiriere.

Iată cum începea lunga scrisoare a lui Churchill : „Cum se apropie sfîrșitul anului, presupun că așteptați din partea mea să vă expun perspectivele pentru 1941". În acest memorandum în 18 puncte, el repeta problema asupra căreia insistase atît de des, și anume că destinul Marii Britanii și al Americii erau inseparabile. În afara unui apel pentru un ajutor din ce în ce mai mare, el cerea o „non-beligerantă constructivă", ceea ce de fapt însemna totul în afară de un război declarat. Churchill evoca numeroase probleme, în particular problema îngrijorătoare a Irlandei, deoarece în mintea lui de Valera problema separării era mai actuală decît victoria Aliaților. Primul ministru irlandez refuza cu încăpățînare ca Anglia să folosească bazele navale irlandeze care ar fi ajutat din plin marina engleză în lupta împotriva submarinelor ; Churchill îl ruga pe Roosevelt să facă uz de influența sa spre a obține folosirea acestor baze.

„Bineînțeles, guvernul maiestății sale ar lua toate măsurile eficace spre a proteja Irlanda în cazul în care acțiunea sa ar trebui să o expună unui atac german. Nu ne este posibil să obligăm poporul din Irlanda de Nord să părăsească Regatul Unit împotriva voinței sale pentru a se alipi Irlandei de Sud. Dar nu mă în-

doiesc că, dacă guvernul Irlandei ar vrea să-şi dovedească solidaritatea cu democraţiile din lumea de limbă engleză, s-ar putea crea un Consiliu de apărare pentru întreaga Irlandă, din care, după război, ar putea să apară unitatea insulei sub o formă sau alta".

Într-adevăr, Roosevelt a încercat să influenţeze puternicul electorat de origine irlandeză, dar cu puţin succes. În cursul dezbaterii pasionate care a urmat, preşedintele, exasperat, s-a adresat unui membru al Congresului: „Cînd oare, voi irlandezii, veţi înceta să urîţi Anglia? Ţineţi minte că dacă Anglia va fi zdrobită, va fi şi Irlanda!"

Churchill continua cu problema care făcea obiectul principal al scrisorii — banii.

„Iată, în sfîrşit, am ajuns la problema finanţării. Cu cît reuşiţi să ne trimiteţi mai repede şi în mare cantitate muniţii şi nave, cu atît mai repede se epuizează rezervele noastre în dolari. Chiar şi acum, comenzile făcute sau în curs de negociere, printre care cheltuielile pentru crearea unor uzine de muniţii în Statele Unite, depăşesc cu mult resursele de schimb rămase la dispoziţia Marii Britanii. Se apropie momentul cînd nu vom mai putea plăti cu bani gheaţă furniturile noastre. Vom face tot ce vom putea, şi nu ne vom da în lături de la nici un sacrificiu pentru a efectua plăţile prin oficiul de schimburi. Totuşi, cred că veţi admite că ar fi fundamental neprielnic dacă, în plină bătălie, Marea Britanie ar trebui să fie deposedată de toate bunurile sale negociabile, astfel încît, în momentul în care victoria va fi dobîndită cu sîngele nostru, cînd civilizaţia va fi salvată şi se va cîştiga timp ca Statele Unite să fie gata pentru orice eventuali-

tate și în același timp înarmate, noi să ne pomenim complet descoperiți...

Nu cred că guvernul și poporul Statelor Unite consideră că este în conformitate cu principiile sale călăuzitoare să limiteze ajutorul pe care l-au făgăduit cu atîta generozitate doar la armamentele și materialele de război ce pot fi plătite imediat. Puteți fi sigur că ne vom dovedi gata să suferim și să ne sacrificăm pînă la capăt pentru Cauză și că ne facem un titlu de glorie de a fi promotorii ei. Restul îl lăsăm cu încredere în mîinile dumneavoastră și ale poporului dumneavoastră, fiind convinși că se vor găsi mijloace și căi ce vor fi aprobate și admirate de viitoarele generații de pe cele două țărmuri ale Atlanticului.

Dacă, așa cum gîndesc, sînteți convins, domnule președinte, că zdrobirea tiraniei naziste și fasciste este o problemă de importanță pentru poporul Statelor Unite și pentru lumea occidentală, atunci veți considera această scrisoare nu ca un apel la ajutor, ci ca o expunere asupra acțiunii strict necesare ca să atingem obiectivul nostru comun".

Acest paragraf final exprima un punct de vedere pe care președintele îl împărtășea încă de multă, foarte multă vreme. Problema sa era cum să-l prezinte publicului american astfel încît să fie acceptat de acesta și în același timp să convingă Congresul pentru a-l susține.

La 13 decembrie, cînd *Tuscaloosa* acosta la Charleston, Roosevelt își fixase mai mult sau mai puțin linia de conduită. Peste cîteva zile, la o conferință de presă în care și-a făcut apariția odihnit și relaxat, el s-a adresat ziariștilor prezenți: „Ceea ce încerc să fac acum, este să elimin simbolul dolar. Iată, cred, ceva cu totul nou,

practic vorbind, pentru toți cei ce se află aici — să ne debarasăm de puerilul și stupidul simbol dolar." El aborda astfel un subiect complicat, deoarece, pentru majoritatea americanilor, dolarul reprezenta cu totul altceva decît un simbol pueril și stupid. Era simbolul unui mod de viață.

Politician abil, Roosevelt a încercat să se explice în termeni simpli, pe înțelesul tuturor. A fost una din cele mai memorabile declarații ale unui președinte american, care va fi citată tot atît de mult cît va dăinui limba engleză. El a continuat adresîndu-se ziariștilor :

„Ei bine, o să vă dau un exemplu. Să presupunem că la vecinul meu izbucnește un incendiu, iar eu posed un furtun de o sută sau o sută cincizeci de metri. Pot să-l ajut să stingă focul. Ce fac atunci ? Nu-i voi spune înainte de a începe : «Vecine, furtunul mă costă 15 dolari ; plătește-mi 15 dolari.» Ce doresc ? Nu doresc 15 dolari ; vreau să-mi recuperez furtunul îndată după stingerea incendiului... Dacă iese din incendiu în stare bună, fără a fi deteriorat, vecinul mi-l înapoiază și-mi mulțumește foarte mult că i l-am împrumutat. Dacă, dimpotrivă, furtunul nu mai poate fi folosit, va trebui să fie înlocuit."

În această parabolă, evident, furtunul reprezenta avioanele, tunurile și tancurile ; America trebuia să accepte comenzile britanice și să le livreze în regimul de împrumut sau de închiriere :

„după principiul general și permanent valabil că apărarea Marii Britanii înseamnă în același timp apărarea Statelor Unite ; în consecință, aceste arme vor fi mai folositoare pentru apărarea Statelor Unite dacă vor fi folosite în Marea Britanie în loc să fie păstrate aici în magazii."

În ansamblu, presa și publicul au reacționat favorabil. Mai existau însă puternice forțe care fluturau amenințător drapelul izolaționismului, cei care nu abandonau în ruptul capului ideea de menținere a păcii și pretenția ca nici un fel de material de război să nu traverseze Atlanticul.

Roosevelt revenea neîncetat asupra acestei teme spre a se înțelege bine ce consecințe dezastruoase ar fi avut indiferența Americii față de ceea ce se petrecea în Europa. Aproape în toate discursurile sale se referea la pericolele iminente: „de la Jamestown și Plymouth Rock niciodată civilizația noastră americană nu a fost atît de amenințată ca astăzi"...

Cuvintele președintelui au fost retransmise în Marea Britanie; aplecați asupra posturilor de radio, sub bombardamente, englezii au găsit în ele o nouă sursă de speranță și de curaj. Deși continuau să se bată, ei nu se îndoiau că americanii le vor furniza instrumentele cu care-și vor putea îndeplini sarcina.

Proiectul legii de împrumut-închiriere a primit numărul HR 1776. Dacă ar fi fost votat, președintele ar fi primit dreptul să facă în așa fel încît orice națiune a cărei apărare era considerată vitală pentru Statele Unite să primească materialul de război de care ar fi avut nevoie. Proiectul „House Resolution 1776" a fost unul din cele mai importante din cîte s-au discutat vreodată la Washington.

Votarea sa nu a fost deloc ușoară, și America l-a dezbătut cu o căldură și o pasiune rar întîlnite în cursul agitatei vieți politice duse de această mare națiune. De la războiul civil, cînd Nordul și Sudul luaseră armele unul împotriva celuilalt, niciodată o problemă nu divizase atît de mult populația. Ziarul *Chicago Tribune* s-a angajat cu hotărîre, proclamîndu-și opoziția: „Este un pro-

iect care duce la distrugerea Americii. Este o propunere de dictatură nelimitată, cu puteri asupra bunurilor şi vieţii poporului american, cu puterea de a face oricînd război şi de a contracta alianţe". Dar, ca şi după războiul civil, atunci cînd problema a fost în cele din urmă rezolvată, a rezultat o armonie naţională profundă.

În acest timp, în Anglia, Churchill fierbea de nerăbdare crezînd că este vorba de o atitudine de tergiversare din partea lui Roosevelt. Într-un mod destul de surprinzător pentru un om care vedea departe, Churchill părea incapabil să sesizeze semnificaţia propunerii preşedintelui şi, în loc să-şi exprime gratitudinea, continua să arate că ţării sale îi era imposibil să plătească cu bani gheaţă comenzile contractate. Obişnuit să răzbată, el nu-şi dădea bine seama de opoziţia întîmpinată de Roosevelt şi nu părea să înţeleagă că acesta trebuia să-i convingă nu numai pe oamenii politici din opoziţie, ci şi marele public de faptul că Anglia se afla, într-adevăr, la capătul resurselor. Preşedintele ştia că poporul american nu va accepta legea de împrumut-închiriere decît după ce se va convinge că Marea Britanie făcea totul pentru a-şi rezolva problemele. De aceea, se cereau tot mai multe sacrificii din partea acestei insule atît de greu lovite.

Churchill l-a dojenit cu destulă lipsă de tact: „Vedeţi dumneavoastră, domnule preşedinte, noi nu prea ştim la ce vă gîndiţi, mai exact nu ştim ce vor face Statele Unite, iar noi luptăm pentru supravieţuirea noastră". Pentru a sublinia şi mai mult părerea că America se comporta ca Shylock şi pretindea livra sa de carne, primul ministru sugera iritat că preşedintele făcea poezie în timp ce Londra era în flăcări.

„Noaptea trecută au incendiat o mare parte din City, şi aici, la Londra, ca şi în marile

noastre orașe de provincie, spectacolul este răscolitor. Astăzi dimineață însă, cînd am vizitat ruinele fumegînde, moralul londonezilor era tot atît de ridicat ca acum patru luni, în primele zile ale bombardamentelor din septembrie".

Churchill vorbea despre al doilea mare incendiu din Londra, de la 29 decembrie, cînd capitala, încă în toiul festivităților de la sfîrșit de an, a fost atacată prin surprindere de o enormă formațiune de bombardiere care a aruncat asupra orașului un potop de bombe explozive și incendiare. Au izbucnit 1 500 de incendii, căile ferate și portul au fost îngrozitor avariate, 8 biserici au fost distruse ; doar catedrala St. Paul a scăpat ca prin minune. Au fost sparte conducte de apă și de canalizare, astfel încît fluviul se afla în mare pericol de poluare.

A trebuit să treacă multă vreme pentru ca Churchill să înțeleagă complet strategia politică a președintelui ; nici după sfîrșitul războiului, pe cînd își scria Memoriile, nu se eliberase total de un anumit sentiment de amărăciune. Chiar atunci cînd aduce omagiu acțiunii lui Roosevelt, nu se poate abține să n-o comenteze în modul următor :

„Pe de altă parte, s-au făcut unele lucruri care ni s-au părut dure și penibile. Președintele a trimis o navă de război la Capetown pentru a ambarca întreaga cantitate de aur aflată acolo. La cererea Statelor Unite, a trebuit să vindem, și la un preț relativ scăzut, marea afacere — ținînd de Courtaulds — din acea țară ; ulterior ea a fost revîndută pe piețele financiare la un preț mult mai ridicat, de care nu am beneficiat. Aveam impresia că aceste măsuri erau luate pentru a sublinia poziția noastră dificilă și pentru a ridica opinia publică îm-

potriva celor care se opuneau legii de împrumut-închiriere".

După cum s-a vădit ulterior din documentele confidențiale, aceasta a fost o epocă în care relațiile anglo-americane au fost foarte încordate. Comentariile brutale, oricît de bine intenționate ar fi, au adesea efecte dezastruoase ; excepție nu au făcut nici declarațiile lordului Lothian, cînd s-a întors în America, după ce se întîlnise cu Churchill. Exprimîndu-se într-un mod care, după părerea sa, ar fi trebuit să fie bine înțeles de către americani, oameni practici, el a reușit doar să-i facă să creadă că Marea Britanie îi lua drept naivi. Și președintele s-a văzut nevoit să-și convingă poporul că Regatul Unit se afla într-adevăr la capătul resurselor sale în dolari, arătînd, în același timp, că era hotărît să negocieze cu toată asprimea, înainte de a le cere americanilor să suporte cheltuielile. Aceștia trebuiau să aibă certitudinea că englezii nu mai posedau nimic. În ceea ce privește președintele, problema aurului sud-african și afacerea Courtaulds nu au fost decît gesturi simbolice, reprezentînd ceva neînsemnat în raport cu ceea ce America avea să *doneze* Angliei.

Controversa privind aurul din Africa de Sud a început spre sfîrșitul anului 1940, cînd rezervele engleze de aur în America de Nord scăzură sub 20 000 000 de lire, cifră cu totul insuficientă. Or, în Africa de Sud se aflau rezerve foarte importante, gata de expediere, care nu puteau fi însă transportate decît pe o navă de război, din cauza prezenței unei nave corsar în apele din împrejurimi. Cele mai multe din navele marinei engleze erau însă ocupate cu alte misiuni.

Atunci cînd Roosevelt a aflat despre epuizarea resurselor Angliei în aur şi dolari, el a sugerat ca, pentru a o scoate provizoriu din impas, un crucişător al marinei americane să se ducă să aducă aurul sud-african.

Preşedintele trebuie să fi fost foarte mirat de furia stîrnită la Londra de propunerea sa ; căci, la urma urmei, acest aur trebuia să ajungă odată în Canada, iar propunerea lui Roosevelt părea doar un mijloc comod de a-i rezolva Marii Britanii problema transportului.

Churchill nu vedea însă lucrurile în felul acesta. A doua zi după faimosul discurs al preşedintelui referitor la furtunul contra incendiului, în loc să-şi exprime gratitudinea, el a pregătit o scrisoare lungă, plină de reproşuri severe. Epistola a fost adresată lui Neville Butler, reprezentantul Marii Britanii la Washington după moartea subită a lordului Lothian, cu misiunea de a o preda preşedintelui. Butler a rămas consternat văzînd conţinutul şi tonul acestei scrisori. I-a telefonat imediat lui Anthony Eden, ministrul afacerilor externe, exprimîndu-şi părerea că predarea acestei misive ar avea efecte dezastruoase. Butler a fost susţinut cu toată fermitatea de Purvis, şeful misiunii care efectua achiziţiile în America, şi de către Sir Frederick Phillips, angajat în importante negocieri cu Morgenthau şi care era şi el de părere să se aştepte înainte de a se da curs enervării. În locul acestor critici puţin amabile, primul ministru trebui să adreseze cuvinte de gratitudine pentru discursul preşedintelui referitor la împrumut şi închiriere.

Deşi în silă, Churchill a cedat în faţa acestor raţionamente şi i-a adresat lui Roosevelt un elogiu călduros. A renunţat la criticile referitoare la ţinerea distrugătoarelor pe mare şi şi-a stăpînit mînia în legătură cu aurul sud-african. În loc de

toate acestea, a scris: „Sînt de acord cu propunerea dumneavoastră de a trimite o navă la Capetown pentru a ambarca aurul, ca un paliativ față de dificultățile noastre".

În Memoriile sale, Churchill lasă să se înțeleagă că a trecut peste sfaturile la moderație, cu riscul de a-l jigni pe președinte, și că scrisoarea din 31 decembrie, emanînd de la o „veche personalitate navală", către Roosevelt exprima deschis îndoielile sale privind înțelepciunea măsurii de a trimite o navă de război americană. Această scrisoare, care exprima gratitudinea pentru propunerile președintelui, făcea totodată o severă critică.

„Totuși (ar fi scris Churchill), anumite lucruri îmi provoacă îngrijorare. În primul rînd, trimiterea unei nave de război pentru a lua aurul de la Capetown poate avea consecințe regretabile. Este sigur că acest lucru se va afla; și aici, și în dominioane, opinia publică va fi tulburat. Inamicul va declara că ați trimis nava ca să ne luați ultimele rezerve. Dacă considerați că este singura soluție, vom da instrucțiuni pentru ca aurul disponibil la Capetown să fie încărcat la bordul navei. Acest lucru ar trebui însă evitat dacă este posibil. N-am putea oare să schimbăm mai curînd metalul din Africa de Sud cu aur deținut pentru alte țări la Ottawa și să-l expediem pe acesta din urmă la New York?"

În America nu se află nici o urmă privind primirea unei asemenea scrisori; este însă neîndoielnic că punctul de vedere exprimat reflectă adevăratele sentimente ale lui Churchill din acea epocă. În realitate, scrisoarea reprodusă în *Memoriile de război* este un model de rezervă în comparație cu primul proiect, care cuprindea pasajul următor: „Nu este potrivit ca o națiune să se

predea în întregime în mîinile alteia, mai ales o națiune care luptă în condiții din ce în ce mai grele pentru ceea ce se spune că ar fi o cauză de interes general." Și mai incendiară era fraza următoare: „Aceasta s-ar asemăna cu sechestrarea ultimelor bunuri ale unui debitor în prag de faliment".

Din fericire, au triumfat sfaturile înțelepte ale acelora care, în America, erau cel mai la curent cu intențiile președintelui; însă alte persoane apropiate de primul ministru îl presau să ia o atitudine mai agresivă.

Sigismund Waley, funcționarul Tezaurului care jucase un rol important în expedierea aurului în Canada, se opunea cu violență la ideea de a trimite o navă americană în Africa de Sud.

Încă înainte de război, Montagu Norman, guvernator al Băncii Angliei, își exprimase discret temerile că atît America, cît și unele națiuni europene încearcă să spargă monopolul deținut de Anglia asupra transportului de aur sud-african. Nu era un pericol imaginar, căci, la acea epocă, linia americană Robin Line construia trei nave rapide, prevăzute cu camere blindate, care ar fi putut transporta metalul direct în America, mai repede decît pe ruta Africa de Sud—Anglia—Statele Unite. Și Montagu avertiza: „Fără a vorbi de un trafic maritim rentabil, aceasta ar putea amenința însăși existența pieței mondiale a aurului de la Londra". Teamă exprimată de asemenea la începutul războiului de către Sir John Simon, ministrul de finanțe. Scriindu-i lui Churchill, pe atunci prim-Lord al Amiralității, cu privire la necesitatea de a constitui stocuri de aur în Canada, el spunea: „Este incomod să fim obligați să transportăm o parte din acest aur din Africa de Sud; numai de nu s-ar naște un sistem de vînzări directe din această țară spre Sta-

tele Unite. Am risca să pierdem atunci marile avantaje pe care ni le procură acum manipularea aurului sud-african".

Un critic şi mai zgomotos la adresa americanilor era lordul Beaverbrook, ale cărui ziare, *Daily Express*, *Sunday Express* şi *Evening Standard*, erau devotate cauzei Imperiului. Beaverbrook, prieten intim şi confident al lui Churchill, era, indiscutabil, un ziarist talentat; în calitate de ministru al producţiei aeronautice între mai 1940 şi mai 1941, el a adus o importantă contribuţie la înfiinţarea aviaţiei de vînătoare engleze. În momentul controversei relative la aurul sud-african, el era ministru al aprovizionării; profund iritat, i-a scris lui Churchill: „Americanii nu ne-au dat nimic. Pentru ceea ce au făcut pentru noi au cerut să le plătim pînă la ultimul ban. Ne-au luat bazele fără să ne dea o compensaţie justă. Ne-au luat aurul. Le-am dezvăluit secretele noastre, şi în schimb am primit servicii insuficiente." El insista, spunînd că a venit timpul „unui adevărat acord cu Statele Unite".

Dar Churchill îşi dădea bine seama că va trebui să capituleze în problema aurului, şi înaltul comisar britanic în Africa de Sud a fost însărcinat să comunice generalului Smuts, primul ministru, sosirea iminentă a navei americane, cerîndu-i să facă tot posibilul pentru menţinerea unui secret absolut. Între timp, ataşatul naval american de la Londra discuta cu ministrul de finanţe despre condiţiile ambarcării aurului. Nava aleasă pentru această misiune a fost crucişătorul *Vincennes*, care jucase un rol dramatic în evacuarea unei cantităţi importante de aur francez.

Luarea propriu-zisă a aurului nu reprezenta decît o parte din planul prezidenţial destinat să convingă publicul american, precum şi oamenii politici că Marea Britanie nu va fi lăsată „să

trage doar foloase", ci că aceasta era gata să accepte toate sacrificiile pentru a cîştiga războiul. În ciuda acestui efort, preşedintele nu a fost scutit de critică şi a devenit extrem de sensibil la ceea ce considera ca o incapacitate a lui Churchill de a înţelege semnificaţia legii de împrumut-închiriere, ca şi unele acte pe care le privea drept afronturi personale deliberate. Fusese iritat de tăcerea primului ministru înainte de alegerea sa şi de numirea în postul de ambasador la Washington a lordului Halifax, unul din artizanii politicii de „pace cu orice preţ" duse de Chamberlain.

Toate acestea l-au determinat pe Roosevelt să-i spună lui Harry Hopkins cu oarecare obosealâ : „Ştiţi, multe lucruri s-ar putea aranja dacă Churchill şi cu mine am putea să ne vedem puţin". Hopkins i-a răspuns în felul său direct : „Ce vă împiedică ?" Roosevelt i-a replicat : „Ei bine, acum ar fi imposibil să organizăm întîlnirea. Ei n-au ambasador aici şi noi n-avem ambasador la ei." (Halifax nu preluase încă funcţiile, iar Kennedy revenise din Anglia în America cu intenţia de a demisiona, deoarece nu era de acord cu politica preşedintelui.)

Hopkins s-a oferit imediat să plece în Marea Britanie pentru a organiza o întîlnire şi, cu toate obiecţiile lui Roosevelt, el s-a agăţat de această idee pînă cînd Roosevelt a acceptat-o. În afară de organizarea întrevederii, Hopkins a primit însărcinarea să cunoască cu exactitate care erau nevoile Marii Britanii pentru a cîştiga războiul împotriva lui Hitler şi, în acest scop, să stea de vorbă cu toţi factorii englezi ce răspundeau de ducerea războiului. Preşedintele i-a mărturisit unuia din prietenii săi apropiaţi că îl trimitea pe Hopkins „pentru ca acesta să-i vorbească lui

Churchill ca un fermier din Iowa". Într-adevăr, nu se puteau găsi doi oameni mai diferiți decît acela trimis ca emisar de Roosevelt și acela trimis de Churchill ca reprezentant al Marii Britanii.

Lordul Halifax era prototipul aristocratului englez. Fusese vicerege al Indiei. Iar acum omul care șezuse țanțoș pe spinarea unui elefant maiestuos, ajungea în țara simplicității.

Cît despre Harry Hopkins, acesta era fiul unui șelar din Sioux City ; era un aprig partizan al politicii de *New Deal* și un om care credea în virtuțile limbajului deschis. Avea un devotament pasionat pentru președinte și idealurile sale și privea cu suspiciune pe oricine nu-i împărtășea admirația.

La 10 ianuarie a fost prezentat în fața Congresului proiectul legii de împrumut-închiriere. În aceeași zi, Hopkins era invitat la dejun de către Churchill, care i-a adus lui Roosevelt un omagiu atît de călduros, încît nici măcar musafirul său nu l-ar fi dezaprobat. Mai elocvent ca oricînd, Churchill a spus : „Am considerat permanent că soarta umanității, în greul ei drum, a fost aproape întotdeauna hotărîtă, la bine sau la rău — dar mai ales la bine, căci este un drum ascendent — de marii oameni și de marile evenimente. De aceea, aplaud faptul atît de fericit că, în acest moment teribil din istoria lumii, în fruntea Republicii americane se găsește un remarcabil om de stat, cu o lungă experiență în treburile guvernării și administrării, în sufletul căruia arde flacăra rezistenței față de opresiune și de agresiune, și care, prin simpatiile sale firești, a devenit apărătorul sincer și necontestat al dreptății și libertății, și al victimelor răului, oriunde se află ele".

În sfîrșit, primul ministru găsea limbajul potrivit și punea capăt tuturor îndoielilor președintelui.

Hopkins suferise de rău de avion și călătoria îl epuizase. Astfel încît el declină invitația la dineu făcută de Churchill și rămase la hotel. Dar, în loc să se odihnească, i-a cerut lui Ed Murrow, de multă vreme spicher la radio, să vină să-l vadă pentru a-i spune tot ce știa despre diferiții oameni politici englezi, și să-i prezinte și punctul lui personal de vedere privind moralul englezilor în aceste grele încercări. Timp de cinci ore, mărunțelul american și-a bombardat compatriotul cu întrebări, și, la capătul acestei lungi ședințe, ziaristul s-a crezut autorizat să-l întrebe pe Hopkins despre obiectul misiunii sale. Cu accentul său tărăgănat, caracteristic, Hopkins a răspuns: „Cred că puteți să spuneți că am venit aici pentru a încerca să găsesc mijlocul de a fi un catalizator între două primadone".

Înarmat cu aceste informații, Hopkins s-a dus în Downing Street nr. 10, pentru un dejun de lucru cu Churchill. În cursul unei convorbiri de trei ore, el l-a asigurat pe acesta din urmă că:

„Președintele este hotărît să cîștigăm împreună războiul, să n-aveți nici o îndoială în această privință. M-a trimis aici pentru a vă spune că vă va scoate din această situație, cu orice preț și prin toate mijloacele, oricare ar fi consecințele pentru el. Nu va refuza nimic din ceea ce este omenește posibil de făcut".

Aceste cuvinte au fost spuse cu o sinceritate și o pasiune care l-au impresionat pe Churchill. Hopkins a abordat apoi problema întîlnirii între cei doi conducători, și Churchill l-a asigurat că era foarte dornic să se organizeze o asemenea întîlnire — cu cît mai repede, cu atît mai bine. Americanul s-a referit apoi la un subiect delicat, cel referitor la sentimentele personale ale primului ministru; căci unii din compatrioții săi aveau

impresia că acesta nu-l iubea nici pe președinte, nici America, nici pe americani. Evident, Churchill, a cărui mamă era americancă, a fost indignat; a pronunțat o tiradă destul de moderată împotriva ambasadorului Kennedy care (avea motive serioase să creadă acest lucru) era răspunzător de această falsă impresie. A trimis pe cineva de la cabinetul său să caute copia telegramei de felicitare adresate președintelui cu ocazia realegerii sale — aceea despre care Roosevelt spunea că nu o primise. După ce lucrurile au fost puse la punct, au discutat dispozițiile ce trebuiau luate pentru întîlnirea dintre cei doi oameni de stat în mîinile cărora se afla soarta civilizației occidentale.

Hopkins și primul ministru s-au întîlnit din nou a doua zi; după dineu, Churchill s-a lansat într-una din cele mai splendide expuneri ale sale despre scopurile războiului. După ce a terminat, a tras un fum din țigara sa de foi și a întrebat: „Ce gîndește președintele despre toate acestea?"

Roosevelt contase că trimisul său îi va vorbi lui Churchill ca un fermier din Iowa, iar Hopkins s-a dovedit fără îndoială la înălțimea așteptărilor. „Ei bine, domnule prim-ministru, nu cred că președintele ar da doi bani pe asta. Știți, singurul lucru care ne interesează este ca ticălosul ăsta blestemat de Hitler să fie bătut!"

Vizita lui Hopkins a însemnat un succes desăvîrșit. Churchill a rămas surprins de rectitudinea și hotărîrea acestui omuleț care devenise egal cu mai marii acestei lumi. Peste cîteva zile, după ce l-a însoțit pe lordul Halifax și pe soția lui la Scapa Flow pe noul cuirasat *King George V*, la bordul căruia aceștia plecau la Washington, Churchill, Hopkins și Tom Johnston, din guvernul englez, au luat cina împreună la Glasgow. În timpul mesei, Hopkins, omul care vorbea des-

chis, s-a întors spre Churchill şi i-a spus : „Cred că aţi dori să ştiţi ce-i voi spune preşedintelui Roosevelt la întoarcerea mea. Ei bine, vă voi cita un verset din acea Carte a Cărţilor, în credinţa căreia au fost crescute mama d-lui Johnston şi a mea, de asemenea scoţiancă : «Că unde te vei duce tu, acolo voi merge şi eu, şi unde vei trăi tu, voi trăi şi eu ; poporul tău va fi poporul meu şi Dumnezeul tău va fi Dumnezeul meu»". Apoi, coborînd vocea, a adăugat cu mult calm : „Pînă la capăt". Churchill a fost atît de emoţionat, încît nu s-a ruşinat să lase să-i cadă o lacrimă.

În timpul vizitei, Hopkins avusese întrevederi şi cu Halifax şi căpătase stimă pentru el. Era important ca reprezentantul personal al lui Roosevelt să-l simpatizeze pe ţeapănul aristocrat, a cărui numire fusese primită cu oarecare teamă de către preşedinte. Acestuia nu-i prea plăceau prejudecăţile de clasă din Marea Britanie şi avea un dispreţ înnăscut faţă de pacifişti, printre care se număra Halifax.

Memoriile lui Churchill dovedesc o oarecare dezinvoltură din partea sa faţă de preşedinte, căci lasă să se înţeleagă că această numire fusese un mijloc de a se debarasa de ambasador.

Halifax nu era atît de naiv încît să-şi imagineze că era vorba de o promovare. Acceptă postul cu demnitate resemnată, spunînd că va merge pretutindeni unde se va considera că poate să aducă cele mai bune servicii ţării.

Cînd a sosit momentul ca Harry Hopkins să se întoarcă în America şi să prezinte preşedintelui o dare de seamă, el era în măsură să afirme că, pe baza experienţei personale, constatase moralul extraordinar al poporului, sub înflăcărata conducere a lui Churchill. Însoţit de acesta, el vizitase bazele navale şi militare, vorbise cu şefii armatelor ; fusese admis să participe deschis la

şedinţele cabinetului şi văzuse populaţia la muncă. Pentru a-l convinge că Marea Britanie nu ascundea nimic, Churchill i-a pus la dispoziţie anumite documente oficiale engleze, dintre cele mai secrete. Lui Hopkins îi era atît de frică să nu le piardă, încît primul ministru a dat ordin să fie însoţit de un ofiţer care să-i asigure paza.

Astfel, se instalase decorul pentru ultimele acte ale uneia dintre cele mai dure şi mai acerbe controverse din istoria Statelor Unite : soarta legii de împrumut-închiriere. Era absolut neîndoielnic că destinul Marii Britanii depindea de rezultatul controversei, iar Roosevelt era convins că de el depinde şi soarta Statelor Unite. Problema cea mai serioasă care se punea în faţa lui era de a convinge poporul şi oamenii politici de acest lucru. Hopkins era hotărît să furnizeze preşedintelui tot sprijinul şi muniţiile de care avea nevoie pentru a reuşi.

13

NEGOCIERI DURE CU AMERICA

Churchill observa cum evoluează mişcarea pentru legea de împrumut-închiriere cu o temă din ce în ce mai mare, căci, în ciuda încrederii preşedintelui, opoziţia era extrem de puternică şi părea să cîştige teren. Cît despre cetăţeanul englez mijlociu, acesta pur şi simplu nu înţelegea nimic din complexităţile politicii americane. Obişnuit cu sistemul relativ simplu al celor două Camere, a Comunelor şi a Lorzilor, el era incapabil să înţeleagă raţiunea a ceea ce i se părea o amînare lungă şi inutilă. Pe de altă parte, i se părea că dilema este limpede : supravieţuirea democraţiilor sau triumful nazismului.

În America însă lucrurile erau privite într-o lumină total diferită. Cei ce se opuneau proiectului îl considerau ca o măsură ce va duce obligatoriu la război, pe care nu-l socoteau inevitabil ; ei gîndeau că, atunci cînd Hitler va fi cucerit întreaga Europă, el va lăsa America în pace.

Enigmaticul Joseph Kennedy era unul dintre cei mai fanatici opoziţionişti. De la începutul războiului, ambasadorul Statelor Unite la Londra era un spin în piciorul Angliei. Criticase mereu pe faţă efortul de război al britanicilor şi se bănuia că, în forul lui interior, se resimte ura irlandezului faţă de englezi. În plus, unele din cancanurile lui păreau inutil răuvoitoare : el vorbea despre înclinaţia lui Churchill pentru băutură, de dificul-

tăţile oratorice ale regelui, şi povestea că regina părea mai mult gospodină decît suverană.

Kennedy, care susţinuse legislaţia *New Deal*-ului a lui Roosevelt, era primul american catolic de origine irlandeză numit ca ambasador la curtea St. James — măsură inteligentă, care fusese foarte apreciată. Dar cînd a izbucnit războiul, din punctul de vedere al englezilor a fost un adevărat dezastru. Kennedy ştia că preşedintele era un partizan înflăcărat al cauzei Aliaţilor şi, cu toate acestea, părea că face totul pentru a provoca disensiuni. Chiar de la început, Sir Robert Vansittart, consilier diplomatic la ministerul de externe, făcuse acest comentariu caustic : „D-l Kennedy este un specimen afurisit de frate vitreg şi de defetist. Sper că războiul va stîrpi cel puţin acest soi rău".

Nu este dovedit că motivaţiile lui Kennedy ar fi fost legate de anumite consideraţii personale interesate, dar vederile lui, în mod sigur, l-au iritat pe preşedinte, care i-a destăinuit unui colaborator : „Joe a fost şi va fi totdeauna un pacifist. Dacă mîine Germania şi Italia oferă o pace convenabilă, Joe va începe să-i convingă pe rege şi pe regină, prietena sa, şi pe fiecare în parte, coborînd scara ierarhică, pînă cînd toţi ar accepta... Pentru mine reprezintă un motiv de permanentă îngrijorare".

Dar cu cele 3 000 de mile de ocean care-i despărţea pe unul de altul, Kennedy nu-l neliniştea chiar atît de mult pe preşedinte. Doar în momentul alegerilor prezidenţiale a devenit un pericol serios. Era atît de pornit împotriva politicii lui Roosevelt, care, după părerea lui, împingea America spre război, încît a cerut să se întoarcă, cu intenţia de a demisiona. Numai intervenţia soţiei sale l-a împiedicat să facă acest demers care ar fi compromis şansele de realegere ale lui Roose-

velt. Într-adevăr, opinia lui Kennedy cîntărea mult pentru un mare sector al populației.

Căci el personifica un vis scump inimii americanilor. Familia lui „Joe" Kennedy fugise în timpul marii foamete din 1847 și povestea sa avea parfumul romantic al unui film făcut la Hollywood. El apăruse ca mare financiar la Boston, și în jurul afacerilor lui plutea întotdeauna un oarecare mister. Se știa că avea interese mari în sectorul băuturilor alcoolice și cîștigase milioane în industria cinematografică. Dar anumite lucruri din viața sa au rămas întotdeauna obscure.

Dar după un interviu în care s-a dovedit deosebit de răuvoitor, și-a prezentat demisia, care i-a fost acceptată. Noua situație nu l-a redus la tăcere, ba, dimpotrivă, i-a îngăduit să critice mai liber legea de împrumut-închiriere.

Oricît de influent era Kennedy, mai ales în rîndurile electoratului catolic, izolaționiștii au căutat un alt lider ; l-au ales pe charismaticul colonel Charles Lindbergh, „Vulturul solitar", care, la aproape paisprezece ani de la traversarea Atlanticului pe monoplanul *Spirit of Saint Louis*, era tot atît de frumos, cu aspect juvenil și cu aureola de erou popular. Acesta era partizan fățiș al unei păci cu Germania ; în momentul în care au fost cedate Angliei distrugătoarele primindu-se în schimb baze navale, el a declarat în public : „În trecut am tratat cu o Europă dominată de Anglia și de Franța. În viitor s-ar putea să tratăm cu o Europă dominată de Germania." Pentru el, cooperarea cu un Hitler victorios era nu numai posibilă, dar și acceptabilă.

Evident, nemții îl aprobau.

Președintele nu-și făcea nici o iluzie despre el și îi mărturisea lui Morgenthau : „Dacă ar trebui să mor mîine, vreau să știți un lucru : Sînt absolut convins că Lindbergh este nazist".

Conducerea dezbaterilor asupra proiectului de lege a fost încredințată lui Henry Morgenthau, secretar al Tezaurului, prieten intim și înflăcărat partizan al președintelui. Om al ideilor generoase, el era în același timp destul de practic pentru a-și da seama că legea nu va fi votată decît dacă fiecare era convins că Marea Britanie nu mai poseda aproape nimic. Pentru a reuși, Anglia trebuia să joace cu cărțile pe față și să dezvăluie bunurile și titlurile vandabile de care dispunea.

Abilul Hopkins pregătise terenul informîndu-l pe Churchill că legea de împrumut-închiriere, care trebuia să intre rapid în vigoare, va antrena o puternică creștere a impozitelor în Statele Unite ; el încerca să mai înfrumusețeze lucrurile, ținînd seama de ancheta nemiloasă a lui Morgenthau, spunînd :

„În țara mea se ignoră total cît de mult au crescut impozitele în Marea Britanie din cauza războiului, precum și faptul că Anglia face sacrificii financiare reale. Ați putea face oare, cît mai curînd posibil, o declarație potrivită, indicînd creșterea puternică a taxelor și a celorlalte sarcini financiare care apasă asupra poporului britanic din cauza războiului ?"

Churchill, care stabilise contacte strînse cu acest viitor administrator al legii de împrumut-închiriere, a fost încîntat să se execute ; la urma urmelor, aceste sacrificii erau o realitate. El a produs cifre elocvente dovedind că impozitul asupra venitului trecuse de la 3 șilingi și 6 pence pe liră la 8 șilingi și 6 pence ; cu titlu de exemplu el cita cazul unui bărbat căsătorit, cu doi copii, ce cîștiga 500 de lire pe an. Înainte de război impozitul ar fi fost de 8 lire pe an ; acum era de 37 de lire. Categoriile superioare de venit erau lovite mai greu, astfel încît un om cu un cîștig de

10 000 de lire pe an ar plăti astăzi 6 000 de lire, față de 4 173 înainte.

Nu toată lumea era mulțumită de felul cum se examina la microscop punga națiunii. Beaverbrook era atît de iritat încît, într-o scrisoare cu caracter personal adresată lui Churchill și depășind puțin măsura, el a făcut lista tuturor nemulțumirilor sale :

„Ni s-a spus că, dacă acceptăm limita de douăsprezece mile ale apelor teritoriale americane, totul va merge bine. Am făcut acest lucru, dar n-a mers totul bine.

Ni s-a spus că, dacă vom înceta să exportăm băuturi alcoolice din Imperiu spre Statele Unite, va avea loc o splendidă ameliorare a relațiilor noastre cu America. N-a avut loc.

Dacă vom face pace în Irlanda, vom beneficia pentru totdeauna de favorurile Americii. Am făcut ce ni s-a spus. Dar aceasta nu a adus nici o îmbunătățire în Irlanda și ne-a adus puțin credit în S.U.A.

Dacă vom reglementa datoriile de război, numai cu cinci centime pentru un dolar, vom avea completul acord al Statelor Unite. Am reglementat aceste datorii ; ca urmare ne-am ales pentru Anglia cu ruină și cu injurii din partea Americii.

Americanii ne-au împins să rupem relațiile cu Japonia. Am făcut-o. Și iată unde am ajuns. Japonezii au devenit dușmanii noștri neînduplecați, și americanii creditorii noștri neiertători.

Acum Roosevelt și Wilkie ne spun că, dacă putem să rezistăm Germaniei, totul va fi foarte bine. Ceea ce facem. Dar am rezista mai bine dacă am fi siguri că ne va rămîne ceva ca să hrănim și poporul nostru în această încercare.

Dacă abandonăm totul, vom avea avantaje puține sau deloc în raport cu situația noastră prezentă.

Halal democrați !"

Puțin după aceea, lordul Halifax i-a telegrafiat primului ministru „că este de cea mai mare importanță să vindem americanilor resursele noastre financiare rămase în această țară" ; dacă, pînă nu de mult, Churchill se îndoia de înțelepciunea unei asemenea măsuri, de data aceasta sfătui prompt cabinetul de război „să se resemneze să accepte cererile americane". Marea Britanie ar primi cu mult mai mult decît ar putea să dea vreodată. Oricum ar fi fost, el ținea foarte mult ca valorile engleze să nu fie cedate la prețuri ridicol de joase.

Audierile asupra proiectului legii de împrumut-închiriere au fost conduse de către Comisia de afaceri externe a Camerei reprezentanților și de către Comisia relațiilor externe a Senatului. În fața acesteia din urmă, la 28 ianuarie 1941, Morgenthau a făcut o expunere amănunțită, descriind situația economică a Marii Britanii.

„Guvernul britanic datorează industriașilor americani 1 400 000 000 de dolari, pentru comenzi deja făcute. Această sumă va trebui plătită în mare parte în cursul anului civil 1941 ; el posedă suficient aur și bunuri negociabile în dolari pentru a face față acestor angajamente. Dar englezii nu vor mai avea de ajuns pentru a face față nevoilor viitoare".

Apoi el a prezentat sumele bunurilor Regatului Unit în aur și soldul lor creditor în dolari, precum și valoarea titlurilor americane și a bunurilor engleze din Statele Unite la data de 31 decembrie 1940. „În mod obișnuit guvernele păstrează confidențiale aceste cifre și nu le divulgă. Vă sînt

însă comunicate cu acordul guvernului britanic", a declarat Morgenthau.

Aur	292 000 000	de dolari
Sold creditor al statului în dolari	54 000 000	„ „
Sold creditor al particularilor	305 000 000	„ „
Titluri negociabile	616 000 000	„ „
Investiții directe și altele în Statele Unite	900 000 000	„ „
TOTAL	2 167 000 000	„ „

Din acest total, a arătat Morgenthau, britanicii considerau ca nedisponibile 305 000 000 necesare pentru conducerea treburilor, 30 000 000 în aur, risipite prin lume, și 21 000 000 în contul unor operații de schimb pe termen scurt. Rămîneau 1 811 milioane de dolari care, după părerea englezilor, puteau fi folosite pentru cumpărări în America.

În expunerea sa asupra crizei financiare a Marii Britanii, secretarul la Tezaur arăta că bunurile sale în aur și în dolari diminuaseră cu două miliarde și un sfert în primele șaisprezece luni ale războiului. În acel moment, războiul îi costa pe englezi 12 000 000 de dolari pe zi, și această cifră era în permanentă creștere. Anglia ducea lipsă de bani pentru viitoarele achiziții, a căror listă era impresionantă: produse chimice, alimente, lemn de construcții, nave de comerț și de război, avioane, muniții, mașini-unelte, metale, materii prime, petrol și altele.

Multă lume continua să nu creadă că Marea Britanie și-ar fi epuizat atît de repede resursele: Morgenthau a explicat cum s-a produs acest lucru:

„Un factor esențial al secătuirii resurselor a fost căderea Franței în vara trecută. Francezii dețineau la noi cel puțin tot atîtea bunuri — în aur și în dolari — ca și englezii, bunuri care

au servit la plata cumpărărilor lor de aici în timpul primelor două luni de război. Dar cînd Franța s-a prăbușit, în iunie trecut, englezii au preluat toate contractele franceze din Statele Unite, fără a mai avea însă sprijinul banilor francezi pentru a plăti. Angajamentele britanice au fost dublate, și rezultatul a fost că, după iunie, Anglia a început să cheltuiască aur și dolari de două ori mai repede decît înainte".

Șaizeci la sută din venitul național britanic era absorbit de război, din care 40% proveneau din taxe și impozite enorme.

„Pentru noi, problema nu este de a ști dacă englezii au resurse ; este evident că dețin bunuri în lumea întreagă. Problema este de a se ști dacă au dolarii necesari pentru achizițiile lor de la noi. Iată, domnilor, problema, așa cum o văd eu.

Sînt convins că nu posedă alte resurse în dolari în afară de cele pe care mi le-au arătat. Dacă nu se găsește o formulă prin care Marea Britanie să poată continua să cumpere aici furniturile, cred că nu-i mai rămîne altceva de făcut decît să depună armele ; asta-i tot. Sînt convins că, dacă Congresul nu votează acest proiect de lege, Marii Britanii nu-i rămîne altă soluție decît să înceteze lupta. Domnilor, hotărîrea se află în mîinile dumneavoastră".

A fost un discurs vibrant și dramatic ; auditorii lui Morgenthau aveau să mediteze asupra problemei de a ști dacă prețul ce trebuie plătit acum nu depășea prea mult prețul ce ar fi trebuit plătit mai tîrziu, în cazul în care legea nu ar fi fost votată.

În acest timp, la Montréal, Depozitul de valori al Regatului Unit se ocupa cu strîngerea dolarilor

atît de necesari, vînzînd titlurile. La începutul lui 1941, au fost trimise la Washington 500 000 000 de dolari, provenind de la cele mai bune valori ca garanție pentru un împrumut de 375 000 000.

Se apropia rapid momentul în care nu mai rămînea nimic de vîndut. Evident, Churchill era neliniștit pentru viitorul Regatului Unit. Ruinat, avea oare să piardă pacea, după ce va fi cîștigat războiul ? Lordul Halifax îl preveni că nu mai trebuia să ezite să vîndă investițiile engleze în America. Într-un mesaj secret adresat primului ministru, ambasadorul îl prevenea că devenise imperativ ca Marea Britanie

„să nu creeze impresia că vrea să ia înapoi cu o mînă ceea ce oferă cu cealaltă. Americanii ar bănui imediat că noi încercăm în continuare să evităm vînzarea investițiilor noastre directe. Ar trebui să-și dea seama că, lipsindu-ne complet de ele, este o afacere proastă și pentru ei, și pentru noi, și o afacere injustificabilă din punct de vedere moral, pentru că noi luptăm pentru toți. Pentru noi, cea mai bună șansă de a reuși este să le lăsăm fără înconjur responsabilitatea de a lichida bunurile noastre susținînd propunerile noastre".

Secretarul de stat american la ministerul de război, Henry Stimson, era neliniștit de încetineala votării și demonstra cu deosebită energie că, „de fapt, noi căutăm să cumpărăm ajutorul Angliei pentru apărarea noastră. Pînă cînd avem să fim gata, cumpărăm propria noastră securitate".

În timpul alegerilor prezidențiale, Churchill fusese obligat să-și țină gura, dar era hotărît să acționeze în legătură cu importanta lege de împrumut-închiriere. Așa că a abandonat poziția

de rezervă, pentru a-i convinge pe cei șovăielnici că Marea Britanie nu aștepta din partea Statelor Unite ca acestea să intre în război. La 9 februarie, a doua zi după votarea proiectului în Camera reprezentanților cu 260 de voturi pentru și 165 contra, într-o memorabilă emisiune radiodifuzată, el spunea :

„Acum pare sigur că guvernul și poporul Statelor Unite au intenția să ne furnizeze tot ce este necesar în vederea victoriei. În cursul ultimului război, Statele Unite au trimis 2 000 000 de oameni pe celălalt mal al Atlanticului. Dar acesta nu este un război în care armate numeroase să arunce una asupra alteia imense cantități de obuze. Nu avem nevoie de curajoasele trupe în curs de formare pe întreg teritoriul Uniunii americane. Avem o nevoie foarte presantă de o enormă aprovizionare continuă cu material de război și aparataj tehnic de orice fel".

La începutul războiului, Wendel Wilkie, candidatul republican învins, efectuase o călătorie în Marea Britanie pentru a-și da seama singur în ce mod țara făcea față încercărilor prin care trecea. Înainte de plecarea sa din America, președintele recopiase cîteva versuri dintr-un poem de Longfellow și le alăturase la o notă către Churchill cu aceste cuvinte : „Cred că aceasta se potrivește atît poporului dumneavoastră cît și poporului nostru". Sub impresia acestui mesaj personal, într-un discurs Churchill declara : „Ce răspuns aș putea să dau în numele dumneavoastră acestui mare om, pentru a treia oară șef al unei națiuni de 130 000 000 de omeni ? Dați-ne uneltele și ne vom îndeplini munca".

A fost un discurs extrem de abil, potolind teama majoră a milioane de americani, confir-

mind că nu era vorba ca tineretul acestei țări să moară în luptă. Exact la o lună după votarea proiectului de către Camera Reprezentanților, Senatul l-a aprobat cu 60 de voturi pentru și 31 contra. Roosevelt i-a trimis imediat lui Churchill următoarea cablogramă :

„În ciuda unei oarecare întîrzieri, votul final, cu 60 pentru și 31 contra, este extrem de satisfăcător. Reîntoarcerea proiectului la Cameră, urmat de semnătura mea, va avea loc marți seara. Cu titlu confidențial, nădăjduiesc să trimit miercuri în fața Camerei o situație estimativă asupra noilor comenzi și achiziții prevăzute de proiect. Cu urările mele cele mai bune".

Churchill a răspuns : „Binecuvîntarea întregului Imperiu britanic se îndreaptă asupra dumneavoastră și asupra națiunii americane pentru ajutorul care nu lipsește niciodată la necazuri".

După cum prevăzuse Roosevelt, Camera Reprezentanților a aprobat unele amendamente cu 317 voturi pentru și 71 contra și, în aceeași zi, președintele a semnat legea care îl autoriza „să vîndă, să transfere drepturile, să schimbe, să închirieze, să împrumute sau să dispună în alt mod de orice element de apărare către orice națiune a cărei apărare este considerată ca vitală pentru securitatea americană". A doua zi, i s-a cerut Congresului să aloce șapte miliarde de dolari pentru demararea producției de arme, alimente și materii prime.

Știrea cea bună sosea în Anglia într-un moment crucial. Aviația germană își reluase bombardamentele asupra Londrei, iar în Atlantic pierderile atingeau proporții îngrozitoare. Bătrînul om politic Lloyd George sintetizează astfel sentimentele de gratitudine și de ușurare ale națiunii :

„Este o mare victorie pentru noi ! S-a terminat acum cu neliniştile şi dificultăţile financiare aferente continuării războiului". Şi, raportîndu-se la vremea cînd era prim-ministru, în timpul războiului din 1914, el a adăugat : „Winston a avut mai mult noroc decît mine... Dumnezeule, ce problemă teribilă a fost finanţarea ultimului război. Din acest moment Winston poate să-şi concentreze întreaga atenţie asupra problemelor pur militare".

Pentru preşedintele Roosevelt a însemnat un măreţ triumf personal. Vorbind despre această hotărîre, el spunea că nu fusese proclamată prin vocea unui singur om, ci prin aceea a 130 000 000 de americani.

După cum spunea Churchill, votarea legii de împrumut-închiriere a fost „cel mai generos act din istoria tuturor naţiunilor". Pentru Marea Britanie problema dolarilor nu era încă soluţionată. Mai trebuiau plătite toate comenzile făcute înainte de intrarea în vigoare a legii. Atunci cînd Churchill i-a cerut lui Halifax să-i mulţumească personal lui Morgenthau pentru ajutorul acordat, el i-a amintit să-i atragă atenţia acestuia din urmă asupra acuităţii crizei financiare.

Marea Britanie nu avea un aliat mai hotărît decît Henry Morgenthau ; dar, pentru a-i linişti pe unii din cei ce se opuneau legii, el dăduse asigurări Comisiei de relaţii externe a Senatului că bunurile britanice din Statele Unite vor fi vîndute pînă la ultimul dolar. De aici a provenit vînzarea forţată a firmei American Viscose Corporation, fracţiune a imperiului mondial Courtaulds, care l-a întristat foarte mult pe Churchill.

Vînzarea atît de controversată a lui American Viscose Corporation este povestită pe scurt în cartea *Courtaulds — Scurtă istorie* :

„În februarie, Sir Edward Peacock, administrator al lui Barings Limited și al Băncii Angliei, a sosit în Satele Unite cu instrucțiuni din partea guvernului său de a vinde proprietăți britanice. Era însoțit de John Hanbury-Williams, directorul firmei Courtaulds. Ei au încercat să lanseze un împrumut garantat prin titlurile lui A.V.C. ; dar această tentativă, precum și altele au eșuat din cauză că erau politicește inoportune. Morgenthau, care se angajase în fața Congresului, avea intenția de a obține o vînzare ; în curînd a devenit evident că A.V.C. avea să fie aleasă țap ispășitor. Luni, 10 martie, după o consultare cu Roosevelt, Morgenthau i-a spus ambasadorului englez că, încă înainte de sfîrșitul săptămînii, trebuie să se efectueze o vînzare importantă. Proiectul s-a stabilit în grabă mare, s-a pregătit contractul și, la 16 martie 1941, A.V.C. era oficial vîndută unui consorțiu de bănci americane".

Courtaulds avea să piardă mult în ceea ce s-a considerat a fi fost o tranzacție inechitabilă. Tocmai de aceea această societate a pretins Tezaurului englez o compensație de 44 000 000 de lire. În 1942, s-a apelat la tribunal pentru judecarea arbitrajului și, în iulie, arbitrul numit, judecătorul Simons (ulterior lord-cancelar), a acordat firmei suma de 27 125 000 de lire.

Este imposibil de spus dacă legea de împrumut-închiriere ar fi fost votată sau nu fără vînzarea forțată a marii filiale ce aparținea lui Courtaulds. Dar, fără îndoială, „țapul ispășitor" a contribuit mult la facilitarea votului. Pe de altă parte însă, în mintea englezilor rămîne bănuiala că întreaga operație avea un ușor iz de piraterie.

Pentru un mare număr de americani, lamentările persistente și aproape neîntrerupte ale Marii

Britanii cu privire la situaţia sa financiară puteau să pară doar înşelătorie ; americanii îşi atribuiau astfel rolul de salvatori ai democraţiei. Este adevărat că acum li se cerea să scoată mult mai mulţi bani decît dădea Anglia în schimb. Dar ceea ce nu poate fi negat, este faptul că Regatul Unit avea să se regăsească ulterior, în calitatea sa de învingător, într-o situaţie mult mai proastă decît inamicii săi învinşi.

14

ROOSEVELT REÎNVIE NĂDEJDEA

Votarea legii de împrumut-închiriere era unul din evenimentele cele mai marcante ale războiului, dar nu garanta supravieţuirea Marii Britanii şi cu atît mai puţin victoria. Primele luni ale lui 1941 aveau să fie cele mai periculoase din toată istoria conflictului şi să constituie perioada în care ţara s-a aflat cel mai aproape de înfrîngere. Dezastrele se succedau neîntrerupt. Şi eşecul devenise un lucru obişnuit. În Grecia, în Balcani, în Orientul Apropiat şi în Mediterana asistam la o suită neîntreruptă de nenorociri. Dar oricît de catastrofale ar fi fost aceste înfrîngeri, ochii lui Churchill rămîneau aţintiţi asupra vastelor întinderi ale Oceanului Atlantic, căci, în cele din urmă, bătălia acolo avea să fie sau cîştigată, sau pierdută.

Pe măsură ce sporea producţia Americii, materialul de război începu să traverseze marea în valuri crescînde. Dar imensele capacităţi ale „arsenalului democraţiilor" ar fi contat foarte puţin dacă trecerea navelor ar fi fost zădărnicită. Atlanticul era artera vitală a Regatului Unit, iar pierderile datorate submarinelor şi bombardierelor cu rază lungă de acţiune erau atît de mari, încît se crease un mare pericol ca Anglia nu numai să nu obţină „uneltele pentru a-şi îndeplini munca", dar chiar să fie înfometată într-o asemenea măsură, încît să fie silită să capituleze.

În timp ce Londra şi celelalte oraşe mari sufereau încă atacuri aeriene, bătălia Angliei era mai mult sau mai puţin terminată ; şi dacă spectrul invaziei rămînea în continuare prezent, frontul de pe Marea Mînecii nu mai constituia aceeaşi ameninţare ca în urmă cu cîteva luni. Centrul atenţiei devenise imensa întindere de apă cenuşie şi neospitalieră care separa Lumea Nouă de Lumea Veche.

Dat fiind că Axa extindea tot mai mult teatrul operaţiunilor, Royal Navy era împrăştiată pe tot Oceanul, dar îi lipseau navele de război pentru a însoţi aprovizionarea mult aşteptată ; creştea sentimentul că era lipsit de orice interes să se trimită Marii Britanii arme, precum şi alimente indispensabile pentru supravieţuirea populaţiei, dacă o mare parte nu avea să sosească niciodată.

La Londra, Averell Harriman, care fusese numit reprezentantul lui Harry Hopkins pentru administrarea legii de împrumut-închiriere, şi noul ambasador John G. Winant, l-au asigurat pe primul-ministru că Roosevelt de-abia aştepta ca Hitler să comită vreo acţiune nechibzuită, care să-l elibereze de promisiunea sa pre-electorală că America nu va fi antrenată în conflict. Multora li s-a părut că este vorba de asigurări zadarnice ; Roosevelt părea mai preocupat cu sondajele de opinii care-i revelau regulat numărul şi procentul americanilor ce se opuneau total intrării în război decît de soarta lumii. Era acuzat din ce în ce mai mult că este condus de poporul său, în loc de a-l conduce.

Din cartierul său general, din acea Londră mutilată, Churchill îl presa fără răgaz pe Roosevelt să aducă o contribuţie majoră la bătălia Atlanticului, autorizînd navele marinei americane să

escorteze pe ocean convoaiele. Dar președintele era conștient că opinia publică nu ar accepta escortarea pe întreg parcursul, deoarece aceasta ar fi însemnat un prim pas spre război. Șovăiala sa îi irita pe unii din cei mai înflăcărați partizani și admiratori, care gîndeau în mod cinstit că trecuse perioada tergiversărilor. Discursurile înflăcărate nu mai erau suficiente ; într-o bună zi, America trebuia să ia parte la conflict, și mai bine era acum decît mai tîrziu.

După votarea legii de împrumut-închiriere, președintele părea să fi intrat într-un fel de hibernare politică. Spre sfîrșitul lunii mai plecă spre insulele Bahamas cu cîțiva dintre cei mai apropiați colaboratori. Totuși, această aparentă inactivitate era doar o mască, avînd în vedere abilitatea sa politică remarcabilă. El observa jocul războiului cu concentrarea puternică a unui campion de șah. În ciuda asigurărilor solemne făcute alegătorilor și mamelor americane că, sub conducerea sa, țara nu va fi antrenată niciodată într-un adevărat război, el ducea o strategie care apropia pas cu pas America de marea încăierare.

În cursul partidei de pescuit a reținut ideea reprezentanților săi de la Londra și anume că Germania trebuia împinsă să facă un pas greșit care ar justifica o declarație de război sau ar permite escortarea navelor care transportau material de război în Marea Britanie. Hitler era însă prea isteț pentru a-i face acest serviciu ; politica sa era de a se ocupa de dușmanii săi pe rînd, și ultimul lucru pe care-l dorea era să atace America înainte de a fi pregătit. Astfel, cu toate numeroasele acțiuni provocatoare ale lui Roosevelt, el a refuzat să comită acel gen de greșeală așteptată de președinte.

Cînd Roosevelt s-a întors, situația generală era mai proastă ca oricînd. În Europa Centrală situația luase o întorsătură dezastruoasă ; lovitura de stat din Iugoslavia, prin care tînărul rege Petru îl înlăturase pe prințul Paul, partizanul Axei, degenerase în catastrofă. Furios, Hitler declarase război acestei țări ; numai cu nouăzeci și cinci de minute mai tîrziu pe cerul capitalei au apărut escadre de bombardiere care primiseră următorul ordin : „Atacați în valuri, distrugeți Belgradul !" Timp de șaptezeci și două de ore avioanele au pulverizat orașul lipsit de apărare, pînă cînd acesta a devenit o grămadă de ruine fumegînde sub care zăceau 17 000 de morți. În aceeași zi Hitler a declarat război Greciei, unde englezii intraseră în ziua de 3 martie. În scurt timp ambele țări au fost ocupate.

În Africa de Nord, Rommel îi bătea pe britanici la El Agheila și înainta fără oprire. În Irak au avut loc alte insuccese. La 20 mai Germania a lansat un atac aeropurtat asupra Cretei în care se retrăseseră 30 000 de soldați englezi, după înfrîngerea din Grecia ; peste o săptămînă, opinia publică britanică era pregătită pentru a afla despre o nouă evacuare masivă.

Pe frontul metropolitan, în Marea Britanie, perspectivele erau tot atît de întunecate și deprimante. Hitler reluase bombardamentele ; chiar dacă raidurile nu erau continui, erau însă mult mai dure și pierderile mult mai grele : o mie de londonezi au fost uciși la 16 aprilie ; atacul din 19 aprilie a fost și mai puternic ; atacul din 10 mai s-a soldat cu 1 436 de morți.

În Atlantic haitele de submarine decimau convoaiele, în timp ce tunurile mari ale crucișătoa-

relor de luptă *Scharnhorst* și *Gneisenau* completau pierderile fără să fie pedepsite.

Henry Morgenthau era convins că America trebuia să intre în război, dar Roosevelt continua să tergiverseze, în timp ce Hitler întreținea această nehotărîre lansînd avertismente repetate că, dacă America avea să însoțească navele pe Atlantic, conflictul devenea inevitabil.

La 23 mai, Royal Navy a suferit una din cele mai grele lovituri din timpul războiului. Puternicul crucișător de luptă *Hood*, nava cea mai mare, cea mai rapidă și cea mai puternic armată dintre toate navele, s-a scufundat cu 1 500 de oameni la bord, lovită de un obuz de pe cuirasatul *Bismarck*. Cuirasatul *Prince of Wales*, recent intrat în serviciu, a fost atît de avariat, încît a fost obligat să iasă din luptă. Și aceasta chiar în ziua în care Churchill trebuia să vorbească în Camera Comunelor de cursul dezastruos pe care-l luaseră evenimentele în Creta.

Nu de mult, primul ministru fusese obiectul sarcasmelor unui Hitler triumfător care, anunțînd cu cîteva zile mai înainte în Reichstag aceste victorii, îl tratase drept „unul din cei mai sărmani amatori în strategie", care „dintr-o singură lovitură reușise să piardă pe două teatre de operațiuni". Cu toate că Churchill rămînea în continuare liderul necontestat al poporului britanic, conducerea războiului crea grave neliniști, astfel încît el s-a văzut obligat să ceară Camerei Comunelor un vot de încredere. El l-a cîștigat cu o majoritate zdrobitoare, dar își dădea seama că țara era cuprinsă de un pesimism crescînd și, ceea ce era și mai rău, că acesta se răspîndea în Statele Unite unde apăreau din nou îndoieli despre posibilitatea de supraviețuire a Marii Britanii.

Între timp, Roosevelt luase o serie de măsuri care echivalau cu o adevărată declarație de război, fără anunțarea ei oficială. Cu o abilitate politică deosebită, el aruncase mingea pe terenul lui Hitler, știind foarte bine că ultimul lucru pe care l-ar fi dorit führerul ar fi fost să determine America să intre în joc. Ca și Roosevelt, el era sfătuit să facă pasul hotărîtor, dar refuzase. Numai după ce ar fi încheiat socotelile cu Marea Britanie, cu Imperiul și cu aliații lor, se gîndea să se întoarcă împotriva Americii, dîndu-i lovitura de grație.

În aprilie, Statele Unite ocupaseră Groenlanda, trecuseră o mare cantitate de nave de război din Pacific în Atlantic și puseseră în aplicare un plan potrivit căruia toate apele Atlanticului pînă la longitudinea de 25° Vest aveau să fie patrulate de unitățile marinei americane. Era o contribuție majoră la bătălia Atlanticului, căci, dacă în mod oficial navele nu făceau altceva decît să patruleze, ele puteau să semnalizeze prezența oricărui avion, navă de suprafață sau submarin inamic ce s-ar fi aflat în vecinătatea convoaielor britanice.

Pe acest cer aproape uniform întunecat, singura rază de soare a fost sfîrșitul lui *Bismarck*, ceea ce i-a permis lui Churchill să-și înfrîngă deprimarea și să-și regăsească obișnuitul optimism. Atunci cînd puternica navă dispăruse în zăpadă și ceață deasă, și împrăștiase urmăritorii, Roosevelt a dat alarma pentru a fi căutată prin toate mijloacele disponibile în zona de patrulare. Hidroavionul Catalina, pilotat de un american, a descoperit în cele din urmă cuirasatul care se deplasa cu toată viteza și l-a survolat pînă cînd unitățile marinei engleze au putut să ajungă la fața locului și să-l scufunde cu tunurile și tor-

pilele. Era o dovadă evidentă că America era în război, deşi îşi spunea neutră.

Cadogan observase că Churchill era deprimat, dar scrisese în jurnalul său : „Bietul Winston se va simţi mult mai bine dacă aflăm vreo veste bună". Victoria asupra lui *Bismarck* a fost acel tonic de care avea nevoie, care i-a permis să anunţe dezastrul din Creta fără să dezvăluie întreaga sa amploare. El s-a lansat într-o descriere amănunţită despre trecerea cuirasatului german în Atlantic, despre urmăriri, despre dezastrele pe care le provocase, despre dispariţia sa la adăpostul zăpezii şi al ceţii. În Cameră s-a lăsat o atmosferă de tristeţe, deoarece deputaţii se aşteptau ca primul ministru să-i anunţe că nava scăpase din urmărire. După o pauză teatrală însă, el şi-a reluat naraţiunea spunînd că avioanele forţelor aeronavale avariaseră serios bara puternicului bastiment care nu mai putea să ţină cîrma şi se învîrtea pe loc. Peste cîteva minute, Churchill a primit în şedinţă un bilet ; după ce a aruncat o privire asupra lui, s-a ridicat. „Nu ştiu dacă-mi pot permite să intervin pentru o clipă. Aflu în acest moment că *Bismarck* a fost scufundat". Deputaţii au izbucnit în aplauze şi momentan tragedia din Creta a fost dată uitării.

În timp ce şefii militari americani spuneau că armata nu era încă gata să intre în acţiune, şi în timp ce multe din persoanele apropiate de preşedinte se temeau ca el să nu fie influenţat de defetismul lor, Roosevelt pregătea de fapt pentru 27 mai un discurs care-i combătea pe cei ce-l acuzau de tergiversare. Înainte de a-l pronunţa, i-a trimis o cablogramă lui Churchill : „Nădăjduiesc că discursul meu din astă-seară are să vă placă. El are o bătaie mai lungă decît aş fi

crezut posibil cu numai două săptămîni înainte și îmi place să cred că va primi o largă aprobare din partea destul de numeroaselor elemente care pînă acum au fost incapabile să vadă lucrurile așa cum sînt".

Era un reproș amabil la criticile lui Churchill, care ascundea însă amploarea planurilor lui Roosevelt. Într-o alocuțiune admirabilă, acesta indică poziția Americii, care trebuie să fi răsunat în urechile germanilor ca un dangăt de clopot. El arăta că securitatea americană se sprijină pe un mare arc de cerc strategic înglobînd Groenlanda, Islanda, Marea Britanie, Azorele, Insulele Capului Verde și chiar Dakarul aflat sub conducerea Vichy-ului, unde orice tentativă a Germaniei de a se instala avea să fie considerată ca o amenințare pentru Statele Unite. „Reafirmăm, spunea el, în fața întregii lumi, doctrina americană despre libertatea mărilor".

Pentru prima dată el declara în mod public că navele americane erau activ angajate pentru a face în așa fel încît Marea Britanie să primească proviziile de alimente; a mers și mai departe, spunînd: „Vor fi luate tot felul de alte măsuri necesare livrării materialului". Totuși, nu era încă o declarație oficială de război.

Churchill i-a trimis imediat președintelui o cablogramă: „Ne simțim exaltați și fortificați de memorabila dumneavoastră declarație și de măsurile de mare însemnătate incluse în starea de urgență pe care ați proclamat-o". Ulterior, într-una din convorbirile private cu lordul Halifax, Roosevelt a abordat subiectul înlocuirii Marii Britanii în Islanda, a cărei ocupație devenise pentru ea o povară. Nu numai că acest lucru ar permite unui anumit număr de soldați englezi să meargă să lupte pe alte fronturi, dar și avioanele

obținute prin legea de împrumut-închiriere ar putea să fie duse acolo de piloți americani, ceea ce ar diminua presiunea ce apasă asupra echipajelor engleze. Churchill era încîntat de această ofertă. Cu toate că spusese și repetase în public că Aliații nu aveau nevoie de trupe americane pentru a lupta împotriva inamicului și că tot ceea ce solicita era un ajutor fără restricții pentru materiale de război, în realitate strategia sa pe termen lung fusese întotdeauna bazată pe ideea unei intervenții americane.

Tocmai atunci, în dimineața zilei de 22 iunie, Hitler a comis ceea ce mulți consideră că a fost cea mai mare eroare a lui din timpul războiului, aceea care a deschis calea victoriei noastre finale. La Chequers, unde Anthony Eden, ministrul afacerilor externe, își petrecea noaptea după întrevederile avute cu primul ministru, la ora 7,30 a fost trezit de valet, care îi aducea pe un platou una din faimoasele țigări de foi ale lui Winston. „Cu complimente din partea primului ministru, domnule : vă comunică că armatele germane au invadat Rusia".

La ora 3 Hitler lansase operația Barbarosa. 6 000 de tunuri au deschis focul, în timp ce 120 de divizii germane se lansau spre obiectivele lor : Moscova, Leningrad și Ucraina. Hitler prevedea o rezistență neînsemnată sau nici un fel de rezistență.

Churchill, care întreaga sa viață a fost un anticomunist îndîrjit, anunță în Camera Comunelor : „Vom da Rusiei și populației sale tot ajutorul posibil".

Rezistența sovietică în fața puternicei mașini de război naziste, care nu fusese niciodată bătută pînă atunci, i-a încurcat pe critici și a stîrnit admirație.

Niciodată n-ar fi putut, însă, să existe între Churchill și Stalin aceleași relații și același sentiment al obiectivelor comune ca între Churchill și Roosevelt. Uimitor era faptul că aceștia din urmă nu se întîlniseră niciodată, deși în realitate se aflau pe aceeași lungime de undă. Strînsele legături de prietenie dintre ei fuseseră țesute de corespondența lor particulară. Această ciudățenie avea să se termine curînd, în cursul unei întrevederi pe care mulți au considerat-o tot atît de importantă ca și nebunească încercare a lui Hitler de a zdrobi Uniunea Sovietică.

15

ÎNTÎLNIRE ISTORICĂ

Luni 4 august 1941 cuirasatul *HMS Prince of Wales*, purtînd încă cicatricele de la întîlnirea sa cu *Bismarck*, a ridicat ancora, a traversat estacada antisubmarină de la Scapa Flow și a pornit în Atlantic. Marea era calmă, dar persista o negură deasă. Curînd ea s-a risipit și soarele a apărut ca o prevestire fericită. Pe cînd cele trei distrugătoare de escortă își ocupau pozițiile, Winston Churchill i-a adresat președintelui Statelor Unite următorul mesaj :

„Acum am ridicat ancora. Iată, se împlinesc astăzi douăzeci și șapte de ani de cînd a fost declanșat celălalt război. Pe acesta trebuie să-l cîștigăm, căci de două ori ajunge".

Într-o cabină de sub punte, Harry Hopkins se odihnea. Fusese animatorul întrevederii dintre cei doi mari oameni de stat și numai mort ar fi renunțat la această călătorie.

Alegerea navei de război, marcată de bătălia navală, nu era numai o alegere psihologică ; era nevoie de o navă mare, deoarece primul ministru era însoțit de o suită numeroasă. În ea se aflau șefi ai tuturor armelor, experți tehnici și bine-înțeles prea puțin conformistul Cadogan cu Jurnalul său.

Churchill era în formă ; în cursul călătoriei se lăuda că, în cei patruzeci și opt de ani trecuți,

băuse în medie o jumătate de sticlă de şampanie pe zi. Cadogan povesteşte că Churchill ceruse lordului Cherwell, consilierul său ştiinţific, să transforme aceasta în tone, şi fusese foarte impresionat de rezultatul calculului.

Din anumite puncte de vedere a fost o călătorie de vacanţă studioasă ; şi, cu toate că oceanul tăinuia numeroase pericole, era o schimbare plăcută în raport cu tensiunea războiului. În a doua zi a călătoriei, Churchill l-a întrebat pe Hopkins dacă voia să joace table. Secundul american a acceptat numaidecît, dar l-a avertizat pe Churchill : „De acord, dar eu pun mize mari", la care acesta i-a replicat : „Perfect, fiindcă eu pun mize mici". Primul ministru era foarte atent atunci cînd era vorba de joc. La sfîrşitul călătoriei, îi datora lui Hopkins 7 lire.

După slabele raţii alimentare din Anglia, era o schimbare plăcută să fie ospătaţi regeşte. Înainte de plecare, nava îşi făcuse provizii de cocoşi sălbatici şi de o excelentă carne de vită scoţiană, iar Hopkins scoase la iveală o cutie mare de caviar care-i fusese oferită de Stalin.

Pe navă s-a organizat şi proiectarea unui film ; la cererea lui Churchill a rulat *Lady Hamilton*, căci, după părerea sa, povestea avea multe puncte comune cu situaţia prezentă. Mai văzuse filmul de cinci ori, dar de fiecare dată îi storcea lacrimi. Evident, el nu putea să uite complet evenimentele din Orientul Apropiat, însă era preocupat mai ales de convorbirile apropiate cu omul care, neîndoios, ţinea în mîinile sale soarta Marii Britanii şi a Imperiului. Churchill, care susţinuse moralul naţiunii în atîtea zile sumbre, nu putea să-şi ascundă teama că s-ar putea ca el să nu-i fie simpatic preşedintelui. Era foarte nervos, asemenea unui viitor ginere care-şi întîlneşte pentru prima dată socrii.

Această călătorie se efectua în cel mai mare secret. În timp ce *Prince of Wales* traversa oceanul cu cea mai mare viteză, președintele pleca la Martha's Vineyard, la bordul iahtului prezidențial *Potomac*; de aici, el avea să se îmbarce discret pe crucișătorul *Augusta*, pentru a pleca la Argentia, în golful Placentia din Terra Nova, unde se afla o bază navală închiriată Statelor Unite. Și el se întreba cu anxietate dacă această relație profund amicală, creată de-a lungul unor ani prin corespondență, nu avea să se dizolve în cursul acestei întîlniri. Roosevelt îl admira ca orator și istoric pe acest bărbat pe jumătate englez, pe jumătate american, ale cărui puncte de vedere coincideau atît de bine cu ale sale. Pe de altă parte, marele arhitect al politicii *New Deal*-ului se temea de modul oarecum feudal în care Churchill considera politica în timp de pace. Dar aceste mici divergențe între cei doi bărbați însemnau prea puțin în raport cu hotărîrea lor comună de a-l zdrobi pe Hitler și fascismul.

Pentru acest eveniment important, cei doi conducători și-au dorit o frumoasă punere în scenă. Întrevederea s-a desfășurat, ca într-o superproducție de la Hollywood, în micul golf înconjurat de coline joase și împădurite. În timp ce soarele dimineții risipea pîcla ce învăluia portul, *Prince of Wales* se îndrepta maiestuos spre locul de acostare. Pe punțile sale din față și din spate stăteau aliniați marinarii, iar o gardă de onoare în uniforme albe strălucitoare dădea onorul. Pe acoperișul uneia din turele, fanfara de la bord cînta : *The Star Spangled Banner.*

Portul era o adevărată pădure de catarge. Pe navele de război americane de toate dimensiunile, echipajele strigau „Ura", iar fanfara de pe crucișătorul *Augusta* cînta imnul național britanic.

La cîteva minute după ancorare, Churchill urcă în vedeta amiralului și se duse la bordul *Augustei*. Președintele, în picioare sub o tendă și sprijinindu-se de brațul fiului său Eliott, era îmbrăcat într-un costum de panama de culoare deschisă. Churchill se înclină ușor, cu multă ceremonie, și întinse o scrisoare din partea regelui George al VI-lea, care scria : „Sînt cu adevărat fericit că aveți în sfîrșit ocazia să faceți cunoștință cu primul meu ministru". Cu mai multă simplicitate, președintele spuse : „În sfîrșit, ne-am întîlnit". Cu un gest generos și afectuos, el deveni imediat simpatic marinarilor englezi ; trimise fiecăruia dintre ei o cutie de țigări, două mere și o portocală și o jumătate de livră de brînză. Cea mai mare parte dintre ei nu văzuseseră portocale proaspete de doi ani.

Cei doi oameni politici și experții lor s-au pus imediat pe treabă. A doua zi, președintele împreună cu suita sa, însoțiți de sute de marinari americani, au asistat la un serviciu religios la bordul lui *Prince of Wales* ; americanii, cu capetele descoperite, formau, alături de echipajul englez, un careu în centrul căruia stăteau Roosevelt și Churchill. Serviciul a fost celebrat de către cei doi preoți militari, unul englez și unul american. Era o scenă profund emoționantă. Un mare număr din marinarii care cîntau acolo din toată inima aveau să moară în curînd. Într-adevăr, la trei zile de la perfidul atac de la Pearl Harbour navele *Prince of Wales* și *Repulse* au fost scufundate de bombardierele japoneze în largul Malayesiei și s-au produs numeroase pierderi în vieți omenești. Pentru Churchill a fost unul din cele mai mari șocuri din timpul războiului ; el trimisese aceste nave puternice pentru a întări flota americană, foarte diminuată în Pacific, explicînd : „În acest

moment va fi un gest foarte frumos și care va strînge legăturile lumii de limbă engleză".

Din întrevederea din golful Placentia a izvorît istorica Cartă a Atlanticului ; acolo s-au stabilit de asemenea anumite măsuri de ordin material care au ușurat Marea Britanie de multe din constrîngerile și presiunile bătăliei Atlanticului. Nu de cea mai mică importanță a fost hotărîrea ca marina Statelor Unite să-și asume sarcina de a proteja convoaiele în zona Atlanticului dintre Islanda și Statele Unite, ceea ce libera peste cincizeci de distrugătoare și corvete aflate la baza din portul Halifax.

Churchill s-a întors la 19 august foarte satisfăcut și ferm convins că America va intra curînd în joc. Totuși, optimismul stîrnit în publicul britanic de Carta Atlanticului s-a risipit foarte repede, fiindcă zilele treceau și americanii tot nu declarau război. Churchill nu împărtășea această decepție ; în cursul numeroaselor și lungilor sale discuții cu Roosevelt, el se obișnuise să înțeleagă problemele acestuia din urmă. Dacă președintele ar fi adus în fața Congresului problema războiului sau a păcii, acesta ar fi dezbătut-o timp de trei luni ; în timp ce, fără a declara război, practic el îl făcea, și avea să devină din ce în ce mai provocator. Între timp, avea să aștepte în continuare producerea „incidentului" care nu ar fi lăsat altă alegere decît intrarea deschisă în război.

Necazul era că Hitler, angajat în inima Rusiei, era hotărît să nu provoace incidentul ; el dorea să-i lichideze întîi pe ruși și apoi să se ocupe de America. Pînă atunci se mulțumea să rămînă în afara zonei patrulate de americani și să-și trimită submarinele să-și ridice diima zilnică între Islanda și Irlanda de Nord. De aceea Roosevelt a extins zona controlată de marina Statelor Unite la aproape trei sferturi din ocean.

La 11 septembrie, președintele a hotărît că sosise ceasul. El s-a adresat națiunii cucerindu-i adeziunea. Roosevelt i-a spus : „Atunci cînd vedeți un șarpe care se ridică pentru a mușca, nu așteptați să vă muște ca să-l zdrobiți". Șarpele erau submarinele lui Hitler.

Cînd Roosevelt s-a așezat în fața microfonului, la biroul său de la Casa Albă, a început prin povestirea „incidentului" — atacarea distrugătorului american *Greer* de către un submarin german în apele Islandei. Era dovada că Hitler hotărîse să desființeze libertatea mărilor și să-și stabilească dominația absolută asupra Atlanticului, apoi asupra lumii.

„Mai întîi, proclamă președintele, va trebui ca el să distrugă podul de vase pe care-l construim în Atlantic și peste care trecem materialul de război menit să-l distrugă, să distrugă complet toată opera sa. Pentru aceasta, el va trebui să lichideze mai întîi patrulele noastre marine și aeriene ; va trebui să reducă la tăcere marina britanică.

Cred că este necesar să mai explicăm o dată și încă o dată tuturor celor care cred că marina Statelor Unite oferă o protecție invincibilă, că acest lucru nu este adevărat decît dacă marina engleză rămîne puternică".

Și a continuat : „Aceste submarine și aceste corsare germane sînt șerpii Atlanticului. Ele reprezintă o amenințare pentru folosirea liberă a largului mării. Sînt o sfidare față de suveranitatea noastră. A venit timpul pentru o apărare activă."

Lucru uimitor, președintele a reușit să-i facă pe americani să creadă că țara lor nu era în război ; dar în mintea lui Hitler nu exista nici o îndoială.

Hotărîrea finală a fost luată însă de japonezi, și nu de Roosevelt sau Hitler. Cu o perfidie pe care acesta din urmă nu ar fi dezaprobat-o, în două ore ei au reușit să scufunde sau să imobilizeze la Pearl Harbour cea mai mare parte din flota americană. Statele Unite au fost luate cu totul pe neașteptate ; patru din cele opt cuirasate care se găseau în port au fost scufundate, și numai două nu au suferit avarii importante ; în plus, trei crucișătoare și trei distrugătoare au fost de asemenea înecate, iar 219 avioane au fost distruse sau avariate. În același timp Japonia invada Malaysia și o mare parte din Extremul Orient.

America, care de multă vreme era o națiune divizată, s-a regăsit unificată peste noapte. A doua zi după atacul japonez, Senatul a votat declarația de război cu 82 de voturi la zero, iar Camera Reprezentanților cu 388 la zero.

Ambasadorul britanic la Washington, lordul Halifax, după ce a ascultat discursul președintelui în cele două Camere, a trimis imediat o telegramă la Londra :

„La sosire, a fost primit cu aplauze prelungite ; a vorbit cu o energie calmă și, după cîte se putea vedea și în hemiciclu, și în galeriile arhipline ale Camerei, unanimitatea a fost totală. Deosebit de semnificativă a fost demonstrația în care toți cei prezenți s-au ridicat și au aplaudat declarația sa potrivit căreia, chiar dacă aceasta ar lua timp, Statele Unite vor face în așa fel încît acest gen de trădare să nu mai fie posibil".

Churchill a aflat despre atacul japonez pe cînd se găsea la dineu la Chequers cu John G. Winant, ambasadorul american, și Averell Harriman, reprezentantul special al președintelui la Londra. Churchill a dat drumul unui mic aparat de radio

pe care i-l dăruise Harry Hopkins. S-a auzit o scurtă ştire despre un atac al Japoniei asupra navelor americane din Hawaii. Cei trei bărbaţi au avut sentimentul că se-ntîmplase ceva deosebit de grav. Majordomul lui Churchill a fost acela care le-a confirmat că flota americană fusese atacată. Churchill l-a chemat numaidecît la telefon pe Roosevelt, care i-a spus: „E absolut exact. Ne-au atacat la Pearl Harbour. Acum ne aflăm pe aceeaşi corabie". Churchill i-a răspuns: „Aceasta simplifică fără-ndoială lucrurile. Să vă ajute Dumnezeu". Primul ministru era încîntat.

Cabinetul de război britanic a aprobat declaraţia de război imediat făcută Japoniei. Churchill i-a adresat ambasadorului japonez o scrisoare de un formalism care pare comic:

„Date fiind aceste acte de agresiune neprovocată, comise în mod deliberat ca o violare flagrantă a legii internaţionale şi îndeosebi a Articolului 1 din cea de a treia Convenţie de la Haga referitoare la deschiderea ostilităţilor, la care au aderat şi Japonia şi Regatul Unit, ambasadorul maiestăţii sale la Tokio a primit instrucţiuni să informeze guvernul imperial japonez, în numele guvernului maiestăţii sale a Regatului Unit, că între cele două ţări ale noastre există o stare de război...

Asigurîndu-vă de înalta mea consideraţie, am onoarea,

Domnule,

de a fi credinciosul Dumneavoastră servitor,

Winston S. Churchill".

O asemenea politeţe „ca pe timpuri" pare, într-adevăr, deplasată în momentul în care japonezii ucideau soldaţi britanici, civili şi supuşi loiali.

Îndată după atacul de la Pearl Harbour, Churchill a declarat că era absolut necesar să se

întîlnească din nou cu președintele. În dimineața de 12 decembrie el s-a îmbarcat pe Clyde la bordul noului cuirasat *Duke of York*, pentru prima sa vizită la Washington de la începutul războiului.

Cu ocazia întîlnirii de la Argentia, cei doi conducători care nu se cunoscuseră mai înainte decît prin corespondență, au resimțit unul pentru celălalt respect și stimă. La Washington, unde au petrecut împreună numeroase zile, simpatia lor s-a întărit și s-a transformat într-o prietenie profundă și afectuoasă. Au luat chiar obiceiul să intre la orice oră, fiecare în dormitorul celuilalt, spre a dezbate mari probleme de stat.

Una din marile tragedii ale istoriei moderne a fost aceea că Franklin Roosevelt n-a mai trăit încă cîteva luni pentru a vedea împlinirea speranțelor și aspirațiilor sale. La 12 aprilie 1945 el a murit subit, puțin după întoarcerea de la Conferința de la Yalta. Armatele aliate înaintau irezistibil spre victorie ; a doua zi după moartea președintelui, mareșalul Montgommery anunța confidențial că războiul era pe terminate. La 30 aprilie, Hitler se sinucidea în buncărul său din Berlin.

Chiar înainte de sfîrșitul războiului, cei care criticaseră cel mai mult legea de împrumut-închiriere au putut să-i mulțumească lui Roosevelt pentru eforturile sale. Într-adevăr, atunci cînd America a intrat în conflict, mecanismul de împrumut-închiriere funcționa în sens invers. Statele Unite au avut la dispoziția lor în mod gratuit șantierele navale și mîna de lucru britanice ; s-au cheltuit de asemenea multe lire sterline pentru amenajarea unor baze care au folosit forțelor armate americane. De asemenea, britanicii au cedat Statelor Unite corvete și șalutiere pentru a lupta împotriva amenințării submarinelor și le-au dat

baloane de baraj aeriene care protejaseră odinioară oraşele lor contra aviaţiei germane. Programele de fabricaţie pentru forţele americane cu baza în Regatul Unit au costat aproximativ 600 000 000 de dolari ; şi Marea Britanie a cheltuit 871 000 000 între 1 iunie 1942 şi 30 iunie 1943.

Naţiunile Commonwealth-ului au scos şi ele din plin din seifurile lor. La sfîrşitul lui iunie 1943, Noua Zeelandă şi Australia furnizaseră 1 175 de milioane de dolari, în timp ce ajutorul Canadei era permanent, important şi continuu.

În afară de aceasta, Marea Britanie a plătit pentru contractele anterioare legii de împrumut-închiriere suma enormă de 3 600 de milioane de dolari.

16

AURUL SE ÎNTOARCE

Cu intrarea în acțiune a legii de împrumut-închiriere, Depozitul de valori al Regatului Unit, îngropat adînc în subsolul imobilului Companiei de asigurări Sun Life, a devenit realmente un depozit, căci, începînd din acel moment, particularii puteau să-și vîndă titlurile mai mult sau mai puțin după dorința lor, fiind plătiți însă în continuare în lire sterline. Dacă un purtător englez dorea să vîndă, Banca Angliei informa imediat depozitul unde Craig și personalul său luau măsurile necesare pentru ca titlurile să fie eliberate cumpărătorului sau reprezentanților săi. Cu toate acestea, se menținea în continuare secretul absolut. Pericolul de invazie dispăruse, dar mai rămînea de cîștigat bătălia Atlanticului și valorile se aflau în mai mare securitate în Canada, ascunse sub pămînt, decît într-o hazardată călătorie de întoarcere de-a lungul unui ocean încă infestat de submarine inamice. Pe de altă parte, nu era cu adevărat necesar ca ele să se întoarcă în Regatul Unit, dat fiind că echipa de bărbați și femei a depozitului lucra într-un mod cu totul remarcabil și eficace. Ceea ce dădea omului modest și fără pretenții care era Craig sentimentul unei mîndrii liniștite :

„Multă lume mi-a prezis că lucrurile acestea nu vor merge niciodată ; dar ele mergeau, și

oamenii au fost surprinşi de felul în care funcţiona totul. Evident, cea mai mare parte a succesului se datoreşte canadienilor. Nu voi avea niciodată destule cuvinte pentru a recunoaşte ajutorul şi spiritul lor de cooperare".

Cu excepţia persoanelor care lucrau efectiv în subsol, canadienii au trebuit să aştepte multă vreme după sfîrşitul războiului pentru a cunoaşte cauza adevărată a misterioaselor manevre din imobilul Sun Life.

În aparenţă, viaţa zilnică pe care o duceau Craig şi colegii săi nu era deloc diferită de aceea dusă de mii de cetăţeni din Montréal. Abia cînd ajungeau sub pămînt, intrau într-o lume de combinaţii secrete, de chei speciale, de controale şi duble controale înainte de a se aşeza la birourile lor şi de a-şi îndeplini munca, destul de asemănătoare cu cea depusă de persoanele care lucrau în societăţi de investiţii.

Cu toate că nu exista nici un risc să se producă o invazie în Canada, mica echipă a Băncii Angliei s-a angajat în poliţia mobilă auxiliară, echivalentul lui Home Guard. Fiecare s-a antrenat şi a participat la manevre pentru a se pregăti să respingă o invazie despre care nimeni nu credea că s-ar fi putut produce. În Canada şi-au făcut prieteni pentru o viaţă întreagă, petreceau vacanţele în familie, în parcul naţional al Laurentidelor, unde pescuiau, înotau şi frigeau carne pe jăratic. În afară de temperaturile extreme din cursul verii şi al iernii, totul se desfăşura ca şi cum ar fi lucrat în continuare pe Threadneedle Street.

Copiii lor frecventau şcolile locale, şi aproape uitaseră că pămîntul lor natal se afla la mii de kilometri. Fiicele lui Craig frecventau Trafalgar School, şi s-au creat asemenea legături afective,

încît, după sfîrșitul războiului, Shirley Craig s-a întors aici ca profesoară.

Abia după septembrie 1944, la trei luni de la debarcarea aliată în Normandia și retragerea germană, Banca Angliei a început să întocmească planuri în vederea lichidării Depozitului de valori al Regatului Unit. Preparativele au fost încredințate lui D. E. Johns de la bancă. Într-o notă confidențială din 27 septembrie, Johns remarca că închiderea trebuia să fie efectuată în cea mai mare grabă, deoarece toate operațiunile asupra titlurilor aveau să fie oprite între momentul cînd se va începe punerea lor în lăzi și acela cînd vor reveni în bănci în Marea Britanie. Ideea sa era ca totul să fie ambarcat pe o singură navă, în speță pe o navă de război.

„Valoarea nominală a titlurilor este încă astronomică, și consecințele pierderii unei singure lăzi ar fi incalculabile. Avantajul unei nave de război pare că rezidă în marele grad de securitate pe care l-ar oferi acestei operațiuni și în posibilitatea de a o planifica, astfel încît sosirea lăzilor la cheu și plecarea navei să nu depindă decît de maree și nu de respectarea unor orarii".

El recomanda ca nava să fie mare, dat fiind că era necesar un volum de 120—140 metri cubi pentru a adăposti titlurile. În toți acești ani secretul fusese atît de bine păstrat, încît ministrul de finanțe, adresîndu-se primului Lord al Amiralității (A. V. Alexander), considera că acesta din urmă nu știa nimic despre expedierile de la începutul războiului, din moment ce i-a făcut un rezumat despre întreaga operațiune. El îi scria într-o scrisoare foarte confidențială :

„Dragul meu Alexander,
Mă găsesc în fața unei probleme în care ajutorul dumneavoastră ar fi atît de prețios încît îmi permit să-l solicit în interesul general. În două cuvinte, aș vrea să folosesc o navă de război după sfîrșitul ostilităților în Europa, pentru a transporta din Canada aici o încărcătură de o valoare imensă.

În zilele întunecate ale anului 1940, Tezaurul a primit ordinul de a aduna toate titlurile la purtător străine aflate în depozit în toate băncile din țară și de a le transporta în Canada, unde au fost plasate în Depozitul de valori al Regatului Unit la Montréal. Acest lucru s-a făcut în secret și fără consimțămîntul proprietarilor lor care, date fiind circumstanțele, ar fi fost inoportun să fie întrebați. Valoarea titlurilor este foarte mare, și trebuie să iau în considerare în primul rînd securitatea transportului. Dacă folosim o navă comercială, securitatea este cu mult inferioară, fără să mai vorbim de serioasele probleme privind supravegherea în timpul traseului ca și în punctele de ambarcare și debarcare. În plus, nu cred că am putea depune totul pe un pachebot, chiar dac-ar fi mare. Pentru alte motive, efectuarea mai multor călătorii ar crea complicații de nedorit ; începînd din momentul mutării titlurilor, orice tranzacție asupra lor va trebui suspendată. Înainte de a putea să reluăm tranzacțiile, sîntem obligați să înapoiem titlurile la băncile de la care au fost luate, și, repet, este mult mai ușor să facem aceasta într-o sigură operațiune decît în mai multe rînduri".

După ce indica mărimea cubajului ce trebuia transportat, ministrul recunoștea că va fi necesară o lungă pregătire înainte de a se putea trece la

execuție, „să zicem trei luni după capitularea germană — evident sub rezerva avizului dumneavoastră privitor la minele în derivă". El adaugă că guvernul era obligat, față de public, să organizeze acest transfer în cît mai mare siguranță și urgență. Lucrul cel mai uimitor în scrisoarea ministrului este faptul că s-a văzut obligat să spună primului Lord ce reprezenta Depozitul de valori al Regatului Unit. Căci Alexander se afla la acest post de cînd Churchill părăsise Amiralitatea pentru a deveni prim-ministru, și este greu de conceput că el nu fusese la curent cu transporturile efectuate de navele de război în 1940. Faptul de a presupune acest lucru demonstrează în ce măsură insistase Churchill ca afacerea să fie cunoscută de cît mai puține persoane cu putință.

În timp ce Amiralitatea căuta o navă adecvată pentru a efectua această misiune discretă, Alexander Craig primea mesaje secrete prin care i se cerea să se pregătească pentru marele exod. Trebuia acordată o prioritate absolută ambalării titlurilor. La Montréal, Craig și echipa sa au început să ia măsuri pentru închiderea depozitului. Era ca și cum i se cerea să revină cu cinci ani în urmă, căci zilele febrile de altădată aproape că s-au repetat. Personalul lucra ziua întreagă, pînă seara tîrziu, punînd titlurile în cele 1 150 de lăzi de lemn, măsurînd fiecare 74 pe 36 și 37 centimetri.

La 9 august 1945, în *La Gazette*, din Montréal, a apărut o știre care a rămas neobservată de majoritatea publicului :

„Regatul Unit
Depozitul de valori
Informăm că Depozitul de valori al Regatului Unit, Imobilul Sun Life 62, Montréal,

va fi închis pentru depunerea titlurilor începînd de miercuri 15 august 1945.

Director, A. S. Craig".

Se anunța sfîrșitul uneia din cele mai uimitoare realizări din istoria războiului, dar ea n-a stîrnit nici cel mai mic interes în oraș.

Cînd totul a fost inventariat și depozitat în lăzi, Alexander Craig a distrus registrele cu codul strict secret prin care se efectuaseră tranzacții în valoare de milioane și milioane de lire. Totodată el a aflat numele navei însărcinate cu transportarea valorilor în Anglia ; era vorba de HMS *Leander*, un crucișător ușor, aflat în reparație la Boston după ce fusese torpilat ; în acel moment el făcea probe în mare și primise ordinul de a se deplasa la Montréal pentru o misiune ultrasecretă.

Cu aceeași discreție ca la sosire, lăzile cu titluri au fost stivuite pe cărucioare și împinse pînă la ușa din spate, unde aștepta o cohortă de camioane spre a le transporta la gară. Acolo, paznici înarmați asigurau paza, pe lîngă un tren aparținînd lui Canadian Pacific Railway care le-a dus pînă la cheurile din port. Craig primise ordine scrise ca în presă să nu apară nimic care ar fi oferit cel mai mic indiciu asupra orei plecării. Dar, nu se știe cum, știrea a transpirat și un ziarist iștet de la *Montreal Star* a aflat de această istorie. Lucrul cel mai de mirare a fost că nu s-a sesizat importanța problemei : *Montreal Star* a publicat articolul pe o singură coloană sub titlul „Poliția păzește o importantă încărcătură. Titluri ale Regatului Unit de mare valoare sînt încărcate pe o navă în portul nostru".

Dacă luăm în considerare precauțiile respective, aceasta a fost o adevărată performanță din

partea unui ziarist. Poliția interzisese accesul în zona situată în vecinătatea navei acostate la cheu și întregul trafic fusese deviat. După cum se scria în articolul din *Star :*

„Azi-dimineață, în timp ce pe un îndepărtat cheu din partea de est prețioasa încărcătură era descărcată din vagoanele lui Canadian Pacific Railway, ziariștii nu au primit autorizația de a se apropia de navă".

Dar, în cîteva linii, redactorul a fost capabil să redea toată esența acestei istorii :

„În iunie 1940 o navă de război engleză a adus aici aceste bunuri britanice. Ele cuprindeau o mare cantitate de aur și titluri aparținînd unor particulari, în valoare de milioane de lire, pe care guvernul britanic le adunase la adăpostul unei legi financiare".

Craig se duse în port pentru a supraveghea încărcarea ; pentru a-i face plăcere, o luă cu el pe fiica sa Shirley. Ea asistă la această operațiune dintr-o mașină de patrulă, așezată alături de un polițist înarmat, în timp ce cele 70 de tone de titluri erau depozitate într-o magazie de muniții. Valoarea exactă a ceea ce se vînduse rămîne un mister, căci nici pînă astăzi Banca Angliei și Tezaurul nu vor să o divulge.

Forrest și Kent au primit ordinul să se îmbarce pe crucișător pentru a însoți titlurile pînă în Marea Britanie. La 2 septembrie *Leander* pleca și peste șaptesprezece zile Banca Angliei a informat Tezaurul și celelalte părți interesate că totul sosise în bună stare.

Călătoria se efectuase fără incident, astfel încît Harold Forrest nu-și amintea aproape nici un amănunt. O scurtă notă adresată noului ministru de finanțe, Hugh Dalton, l-a informat despre

„fericitul sfîrşit al acestei istorii", şi acesta a scris pe margine, cu cerneală roşie, „Bravo !". I se spusese, de asemenea, că, „prin diferite măsuri ingenioase, tranzacţiile asupra titlurilor au putut să continue în timpul călătoriei". Cum s-a realizat acest lucru, rămîne încă un mister.

Cînd totul s-a terminat, Dalton i-a scris primului Lord al Amiralităţii :

„Dragul meu Albert,

Iată, a trecut aproape un an de cînd predecesorul meu solicitase asistenţa dumneavoastră, sub forma unui crucişător destinat să readucă din Canada o încărcătură foarte importantă cu titluri la purtător aparţinînd cetăţenilor britanici, şi aţi binevoit să luaţi măsurile necesare. Doresc acum să vă mulţumesc pentru ajutorul pe care mi l-a acordat Amiralitatea, punînd la dispoziţia noastră vasul *Leander*. Banca Angliei m-a însărcinat să vă spun cît de mult a apreciat graba cu care a fost primită cererea ei şi îndeosebi amabilitatea şi ospitalitatea faţă de reprezentanţii ei care au însoţit titlurile în timpul transportului. Aş fi fericit să aduceţi acest lucru la cunoştinţa ofiţerilor şi marinarilor de pe *Leander* şi să le transmiteţi mulţumirile şi salutările mele personale".

El i-a scris de asemenea guverntorului Băncii Angliei :

„Aş vrea să folosesc această ocazie pentru a vă ruga să faceţi cunoscut celor interesaţi că munca şi comportamentul lor au fost apreciate din plin şi să le transmiteţi mulţumirile mele în numele guvernului maiestăţii sale".

Cît despre Craig şi echipa sa, nu s-a pus problema nici unei recompense oficiale pentru sarcina

extraordinară pe care o îndeplinisera. Nici onoruri, nici decorații, nici felicitări publice. Ceea ce este surprinzător este că acei bărbați și acele femei cărora li se încredințase paza întregii averi a națiunii nu păstrau nici un fel de amărăciune. După cum remarca unul dintre ei: „Nu este stilul băncii".

La 12 decembrie 1975 Alexander Craig, care se afla la pensie din 1955, muri liniștit în fotoliu, în casa sa din Sussex. Văduva sa, Marjorie, spunea: „Asta era munca lui, și a făcut-o cum era și firesc"

CUPRINS

1 Marea Britanie singură . 7

2 O pace de scurtă durată 21

3 Începuturile febrei aurului . 39

4 Odiseea lui Haslund 64

5 Aurul Olandei 115

6 Îndrăzneața lovitură de pocher a lui Churchill 157

7 Polemica cu privire la aurul francez . 191

8 Evacuarea avuției Marii Britanii . . 230

9 Depozitul de valori al Regatului Unit 263

10 Marea Britanie se pregătește contra invaziei 268

11 Raidul asupra Dakarului 313

12 Legea de împrumut-închiriere . . . 335

13 Negocieri dure cu America 354

14 Roosevelt reînvie nădejdea 368

15 Întîlnire istorică 378

16 Aurul se întoarce 388

Tehnoredactor : MARIANA RĂDULESCU
Format 32/72 × 90. Coli editură 17,12. Coli tipar 12,50.
Bun de tipar 21 octombrie 1983. Apărut — noiembrie 1983.

Comanda nr. 9794/560.
Întreprinderea poligrafică „13 Decembrie 1918",
Str. Grigore Alexandrescu, nr. 89—97, București
Republica Socialistă România

editura politică

Lei 18